ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

martedì, 23 luglio 2019

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
martedì, 23 luglio 2019

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

23/07/2019 **Corriere della Sera** 8
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **Il Fatto Quotidiano** 9
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **Il Foglio** 10
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **Il Giornale** 11
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **Il Giorno** 12
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **Il Manifesto** 13
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **Il Mattino** 14
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **Il Messaggero** 15
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **Il Resto del Carlino** 16
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **Il Secolo XIX** 17
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **Il Sole 24 Ore** 18
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **Il Tempo** 19
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **Italia Oggi** 20
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **La Nazione** 21
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **La Repubblica** 22
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **La Stampa** 23
Prima pagina del 23/07/2019

23/07/2019 **MF** 24
Prima pagina del 23/07/2019

Primo Piano

23/07/2019 **La Repubblica** Pagina 9 25
Assoporti raggruppa le Autorità di sistema portuale che gestiscono per conto dello Stato, i principali porti del Paese

23/07/2019 **La Repubblica** Pagina 9 27
Le AdSP protagoniste di Italian Port Days 2019

23/07/2019 **La Repubblica** Pagina 9 28
L' Italia dei porti al Transport&Logistic di Monaco di Baviera

23/07/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 12 29
Authority sotto pressione Assoporti sceglie i vertici con un concorso pubblico

22/07/2019 **Ansa** 30
Monti "Assoporti soggetto fantasma"

22/07/2019 **euromerci.it** 31
Assoporti avrà presto una nuova struttura associativa

22/07/2019 **FerPress** 32
L' Assemblea degli associati di Assoporti promuove nuova struttura associativa per far fronte a cambiamenti mondo portuale e marittimo

22/07/2019 **Informare** 33
L' assemblea di Assoporti delibera una modifica dello statuto che introduce una nuova struttura associativa

22/07/2019 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 34
Statuto Assoporti: via alle modifiche

22/07/2019 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 35
Pasqualino Monti: Assoporti rischia di non esistere più

22/07/2019 **Sea Reporter** 36
L' assemblea di Assoporti promuove una nuova struttura associativa per far fronte ai cambiamenti del mondo portuale e marittimo

22/07/2019 **The Medi Telegraph** 37
Assoporti cambia lo statuto e inserisce quattro vice presidenti

22/07/2019 **The Medi Telegraph** 38
Monti (Palermo): «Assoporti è ormai un soggetto fantasma»

Trieste

23/07/2019 **Il Piccolo** Pagina 2 39
Accordo di programma ancora fermo al palo Stallo su Porto vecchio

23/07/2019 **Il Piccolo** Pagina 2 41
Dall' Austria all' Asia passando per la Russia Una fila di investitori già in attesa alla porta

23/07/2019 **Il Piccolo** Pagina 3 43
Ma il governatore assicura un cambio di passo «Entro l' estate chiudiamo»

23/07/2019 **Il Piccolo** Pagina 3 44
Lo sbarco dell' Ungheria sotto la lente al Tommaseo

23/07/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 17 45
Tangeri porta dell' Africa si espande e diventa un hub sempre più globale

Venezia

23/07/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 8 *Mo. Zi.* 47
Mose, i due nomi di Toninelli I test delle dighe di Chioggia

23/07/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 17 48
Commissario Mose, in cerca dell' intesa primi contatti tra il ministro e Zaia

23/07/2019 **Il Gazzettino** Pagina 26 50
«Il ministro ha già fatto la scelta risposta immediata al problema»

23/07/2019 **Il Gazzettino** Pagina 26 51
De Piccoli replica a Cavallino: «Progetto pieno di opportunità»

23/07/2019 **Il Gazzettino** Pagina 27 *MICHELE FULLIN* 52
Navi, vertice a Roma sui nodi da sciogliere

23/07/2019 **Il Gazzettino** Pagina 28 *ELISIO TREVISAN* 54
Gli operatori del Porto: «Sbagliato e pericoloso usare i nostri terminal»

23/07/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 3 56
Ipotesi Fusina sul tavolo di Toninelli Ma la banchina è sotto la Versalis

23/07/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 2 57
Bollettini meteo e "incroci" i piloti Actv sono in allerta

23/07/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 18 58
Mercoledì nero per i vaporetti E venerdì anche i voli a rischio

22/07/2019 **Venezia Today** 59
«Grandi navi compatibili con Marghera». Torna l' ipotesi San Leonardo. Lite sul Duferco

22/07/2019 **Venezia Today** 61
Grandi navi, la soluzione è l' approdo al terminal Ro Ro di Fusina

Savona, Vado

23/07/2019 **La Stampa (ed. Savona)** Pagina 41 *ALESSANDRA PIERACCI* 62
Antimafia: nel mirino la droga nei porti

Genova, Voltri

23/07/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 12 64
Trasporti eccezionali Aspi riduce i divieti

23/07/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 13 *Matteo Dell' Antico* 65
Il Porto antico scommette sul Nautico «Torneremo a organizzare il Salone»

23/07/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 4 *di Massimo Minella* 67
Porto Antico e fiera, parla il neo presidente

22/07/2019 **BizJournal Liguria** 69
Porto Antico, Ferrando è il nuovo presidente

22/07/2019 **Genova Post** 70
Porto Antico di Genova, Mauro Ferrando nuovo presidente

22/07/2019 **Genova Today** 71
Porto Antico e Fiera, completata la "fusione": Mauro Ferrando presidente

22/07/2019 **Genova24** 72
Porto Antico spa, il nuovo presidente è l' avvocato Mauro Ferrando

22/07/2019 **MenteLocale Genova** 73
Genova, Mauro Ferrando nuovo presidente di Porto Antico e Fiera del Mare

23/07/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 18 *Marco Grasso* 74
Mafia, è allarme incendi dolosi: in un anno aumentati del 400%

23/07/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 7 *di Marco Lignana* 76
Il fuoco, codice della 'ndrangheta Così le cosche penetrano in Liguria

22/07/2019 **Genova Post** 78
Dia: «Massima attenzione sui porti contro il traffico di stupefacente»

23/07/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 5 79
Toti: 'Calata Bettolo, si tratta sulle dimensioni di navi e gru Il progetto rispetterà i tempi'

22/07/2019 **Genova Post** 80
Calata Bettolo, arrivata la seconda nave MSC

22/07/2019 **Il Nautilus** 81
Porto di Genova: Seconda nave MSC a Calata Bettolo

22/07/2019 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 82
Terminal calata Bettolo: arriva la Msc Rosaria

22/07/2019 **PrimoCanale.it** 83
Il mistero del Bettolo, qualcuno lavora per fermare Msc?

22/07/2019 **PrimoCanale.it** 85
Caos Bettolo, Signorini: "Mercoled tavolo tecnico per risolvere la questione"

22/07/2019 **Sea Reporter** 86
Attracca al terminal di Calata Bettolo la seconda nave di MSC Rosaria

22/07/2019 **Genova Post** 87
Caos trasporti, si prospetta un mercoledì nero

22/07/2019 **Genova Today** 90
Bus, treni, porto: info mobilità per il maxi sciopero del 24 luglio

22/07/2019 **Genova24** 92
Il grande stop: sciopero dei trasporti del 24 luglio, tutte le modalità tra bus, treni, porti e autostrade

23/07/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 14 94
Drink, ombrelloni e tavolini con vista sull' aeroporto: riapre la terrazza del Colombo

22/07/2019 **MenteLocale Genova** 95
Genova, sciopero di bus, treni e metro del 24 luglio 2019: orari e modalità

22/07/2019 **Sea Reporter** 96
Porto di Genova. I teus crescono del 11%. Si conferma la tendenza al recupero dei traffici registrata nel secondo trimestre del 2019

22/07/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI* 97
Port of Genoa versione Bond 2019: Bersaglio Mobile

La Spezia

23/07/2019 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 36 99
Una rotatoria contro l' inquinamento Allarme per i livelli di ossidi di azoto

22/07/2019 **Citta della Spezia** 100
Il mondo del trasporto incrocia le braccia. Scioperi e manifestazioni in tutta la Liguria

Marina di Carrara

23/07/2019 **La Nazione (ed. Massa Carrara)** Pagina 41 103
I porti toscani in grande crescita

Livorno

23/07/2019 **La Nazione (ed. Pisa)** Pagina 58 104
Darsena Europa: «Ecco i rischi»

22/07/2019 **FerPress** 105
Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale: istituzione piani di impresa dei concessionari con programmi operativi

22/07/2019 **FerPress** 106
Commissario Autorità di Sistema Portuale ha ricevuto visita del Prefetto di Livorno

22/07/2019 **Messaggero Marittimo** *Renato Roffi* 107
Bacini di Livorno: apertura delle offerte

Piombino, Isola d' Elba

23/07/2019 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 27 109
Legambiente dice no al nuovo progetto per prolungare il molo Alto fondale

23/07/2019 **La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo** Pagina 47 110
Adeguamento del porto Legambiente contraria

22/07/2019 **FerPress** 111
Porto Piombino: pubblicato avviso per individuare operatori interessati a insediarsi nelle nuove aree del porto

22/07/2019 **Green Report** 112
Ampliamento del porto di Portoferraio, Legambiente risponde all' Autorità Portuale: confermati tutti i nostri dubbi

22/07/2019 **Informazioni Marittime** 114
Piombino, al via manifestazione d' interesse per nuove aree del porto

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/07/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 38 115
Porto più sicuro, ecco il corso con Politecnica e Marina

23/07/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Fermo)** Pagina 44 116
Pulizia del canale per tutelare i pescherecci

22/07/2019 **FerPress** 117
Ancona: quasi 27 mila i passeggeri che nel fine settimana hanno transitato nello scalo

22/07/2019 **Borsa Italiana** 118
Porto di Ancona, 26 mila passeggeri transitati nel fine settimana

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/07/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 35 119
Crisi di Enel e porto, domani lo sciopero

23/07/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 39 120
Fiumicino, boom di discariche sul lungomare

22/07/2019 **AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva** 121
Fiumicino, darsena e porto canale, dragaggio in corso

22/07/2019 **La Provincia di Civitavecchia** 122
Privilege Yard: vicina la riapertura del cantiere

22/07/2019 **La Provincia di Civitavecchia** 123
Nunzi: "Economia ormai al collasso"

Napoli

23/07/2019 **Il Mattino (ed. Napoli)** Pagina 22 *Antonino Pane* 124
Aliscafi, giallo ticket la Guardia costiera a caccia dei bagarini

23/07/2019 **Il Mattino (ed. Napoli)** Pagina 23 *Anna Maria Boniello* 126
«No al numero chiuso ma così troppi rischi»

23/07/2019 **Il Mattino (ed. Napoli)** Pagina 23 *Antonino Pane* 128
Cascone: «Orari? Decide la Capitaneria però è un errore pensare a limitazioni»

22/07/2019 **Napoli Today** 130
Caos biglietti al Molo Beverello: spuntano i bagarini

Taranto

23/07/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 28 131
«Chi ha autorizzato l' utilizzo delle banchine per gli scarichi?»

23/07/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 18 *FRANCESCO OCCHIBIANCO* 132
«La Zes sarà una vera manna dal cielo»

22/07/2019 **Il Nautilus** 133
Regione Puglia: Approvato l' avviso pubblico, rivolto agli Enti locali, per l' attribuzione delle aree residue delle ZES Interregionali ionica e adriatica

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

22/07/2019 **LaC News 24** *MARCO LEFOSSE* 134
Disservizi, disagi e quella 'stazione' fantasma nel porto di Schiavonea

Olbia Golfo Aranci

23/07/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 32 *Davide Madeddu* 136
Sardegna, la fascia alta per tornare a crescere

Cagliari

23/07/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 8 *Davide Madeddu* 138
Porto di Cagliari, nuovi vincoli stoppano il piano da 90 milioni

23/07/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 17 140
«La città crescerà sul fronte del mare dal porto al Poetto»

23/07/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 18 142
Solinas: «Incontro con Conte e i ministri»

Focus

22/07/2019 **Portnews** 143
L'Italia sfugga agli artigli del Dragone

MARTEDÌ 23 LUGLIO 2019 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 144 - N. 173

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it

MD

Regno Unito
Boris Johnson, il premier che sognava di diventare re
di **Luigi Ippolito**
a pagina 13

Il campione
«Denuncia non provata» Ronaldo non sarà incriminato per stupro
di **Paolo Tomaselli**
a pagina 45

MD

Trump e l'Iran

UN GIOCO (SEMPRE PIÙ) PERICOLOSO

di **Franco Venturini**

Donald Trump strangola l'economia iraniana con le sue sanzioni, incassa l'abbattimento di un drone Usa e manda centinaia di soldati nella vicina Arabia Saudita, liquida come falsa la cattura a Teheran di diciassette spie della Cia, ma continua a ripetere che lui una guerra con l'Iran non la vuole. La guida suprema Khamenei se la prende con le petroliere che attraversano lo Stretto di Hormuz, ne danneggia sei e una la sequestra, distrugge il drone americano, ma anche lui afferma, con il presidente Rohani, che non vuole una guerra tra Iran e Usa.

Sembra di essere alla vigilia della Prima guerra mondiale, nel tempo dei «sonnambuli» quando tutti negavano di volere un conflitto e già risuonavano le pistolettate di Sarajevo. Il mondo e le circostanze sono certo molto diverse, ma anche oggi faremmo bene a dubitare, e a temere che un attentato di Sarajevo in chissà quale forma possa giungere all'improvviso. Quanto può durare, del resto, un esercizio di provocazioni al limite dell'esplosione bellica come quello che è in corso da mesi nel Golfo Persico?

Il capo della superpotenza americana e le massime gerarchie di Teheran, in realtà, stanno facendo esattamente lo stesso gioco.

continua a pagina 28

Centralina a fuoco, ritardi di ore e cancellazioni. Gli anarchici rivendicano: è bastata una sigaretta

Sabotaggio, treni nel caos

Si indaga per attentato. La Lega attacca Toninelli: blocca le infrastrutture

Passeggeri in attesa davanti ai cartelloni che indicano i ritardi alla stazione Termini di Roma per l'incendio doloso alla stazione di Firenze Rovezzano

Rogo doloso contro l'Alta velocità. Caos e treni bloccati. Sabotata una centralina di Firenze. Si indaga per attentato. Salvini attacca Toninelli: blocca le infrastrutture.
da pagina 2 a pagina 5

Conte tentato dal sì alla Tav

di **Marco Galluzzo** e **Alessandro Trocino**

I premier Giuseppe Conte è pronto a dire sì ai cantieri della Torino-Lione. La decisione potrebbe arrivare venerdì. Ma il rischio è che i 5 Stelle si dividano.
a pagina 5

TENSIONE DIPLOMATICA

Le accuse di Macron all'Italia sui migranti

di **Stefano Montefiori**

Nuovo scontro tra il presidente francese Emmanuel Macron e il ministro degli Interni Matteo Salvini sui migranti. Quattordici Paesi europei si sono trovati d'accordo ieri a Parigi nel creare un «meccanismo di solidarietà» per ridistribuire i migranti. Non l'Italia, che non ha partecipato e ha bocciato l'accordo. Macron non ha nominato Salvini ma ha deplorato le assenze «ingiustificate», Salvini ha replicato: «L'Italia ha rialzato la testa, non prende ordini».
a pagina 11

ZAIA E L'AUTONOMIA

«Può esserci il Big bang del governo»

di **Massimo Rebotti**

Il governatore del Veneto, Luca Zaia, propone di «chiudersi in conclave» e risolvere la questione dell'autonomia in modo definitivo. Perché «uno stop può diventare il Big bang del governo».
a pagina 8

GIANNELLI

Scuola Record in Puglia: il massimo dei voti al 3,4%

Maturità, i 100 e lode al Sud ribaltano i risultati Invalsi

La maturità appena lasciata alle spalle, quella del latin-greco al classico e del matematica-fisica allo scientifico, disegna un'Italia ribaltata rispetto all'Invalsi: se nei test il Sud faticava e il Nord eccelleva, nei voti di maturità è il Sud a comandare e voti più bassi al Nord.
a pagina 18 **Santarpia**

LE TELEFONATE PER UN POSTO NEL GOVERNO

Da Salvini a Gianni Letta Il pressing di Arata per Siri

di **Giovanni Bianconi** e **Fiorenza Sarzanini**

Le telefonate dell'imprenditore Paolo Arata per portare il leghista Armando Siri nel governo.
a pagina 10

Si sveglia dal coma e racconta il delitto

Vicenza, era con l'amica quando è stata uccisa dall'ex. Adesso è il testimone chiave

di **Benedetta Centin**

Si sveglia dal coma e riconosce l'assassino dell'amica. Paolo Zorzi, padovano di 45 anni, testimone chiave dell'omicidio dell'amica Marianna Sandonà avvenuto l'8 giugno a Montegaldella, Basso Vicentino. Ad ucciderla con diciannove coltellate l'ex convivente, il camionista vicentino Luigi Segnini.
a pagina 17

DI PIETRO DAVANTI AL FERETRO NELLA CAMERA ARDENTE

Antonio Di Pietro, 68 anni

In ginocchio per Borrelli

di **Giuseppe Guastella**

L'ultimo saluto a Francesco Saverio Borrelli nel «suo» Palazzo di Giustizia di Milano. Con l'ex pm Antonio Di Pietro in ginocchio davanti al feretro.
a pagina 16

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE
CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA
EDIZIONE ESTATE
SUSTENIUM PLUS
Con Creatina, Arginina, Beta Alanina, Vitamine e Sali Minerali
REINTEGRA I TUOI 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.

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, c1, DCB Milano

Saldi di fine stagione: Formigoni a casa dopo 5 mesi di carcere (su 5 anni e 10 mesi di pena). I giudici: "Ha capito gli sbagli". Nel giorno dell'addio a Borrelli

MD

il Fatto Quotidiano

NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Martedì 23 luglio 2019 - Anno 11 - n° 201
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 8,00 con il libro "Cosa nostra spiegata ai ragazzi"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

MD

"Atto doloso"
Pista anarchica su incendio al Tav che blocca i treni e spacca l'Italia
MARTINI E SALVINI A PAG. 4-5

Tra due fuochi
Toninelli delude tutti. M5S: fermi passante Bologna Salvini: troppi no
DE CAROLIS A PAG. 5

Anti-povertà
Reddito, 5 mesi di storie e bilanci: i soldi a tantissimi, ma pochi i lavori
FELTRI A PAG. 8 - 9

Stato-mafia
Trattativa, esce Mannino (assolto) ma entra B.: verrà sentito come teste
RIZZA A PAG. 15

Parla Inzerillo
Il boss conferma vertice di Bontate e Andreotti: "Qui comandiamo noi"
LO BIANCO A PAG. 15

BOMBA SULLA LEGA CASO ARATA-NICASTRI

GRATTI SIRI E GIORGETTI ED ESCONO B. & LETTA

GROSSO GUAIO PER SALVINI: SIRI INCONTRÒ NICASTRI (LEGATO A MESSINA DENARO) E ANDÒ AL GOVERNO GRAZIE AI RAS DI FI. MAZZETTE PER LA NORMA PRO EOLICO STOPPATA DA "UN TESTA DI CAZZO DEI 5STELLE"

CAIA E LILLO A PAG. 2-3

Benvenuti fra noi

» MARCO TRAVAGLIO

Non passa giorno senza che qualche bigdel giornalismo e della politica dica ciò che noi scriviamo da sempre, ovviamente senza riconoscercelo né versarci almeno un piccolo copyright. Eugenio Scalfari, su *Repubblica*, riabilita Giuseppe Conte dalla black propaganda che lo ritraeva come la marionetta e lo zimbello suoi vicepremier, soprattutto di Salvini. Macchè "burattino", Egli è il "burattinaio". Anzi, di più: *"Valutando il Conte di oggi non è affatto escluso pensare che ripeta in qualche modo le idee di Aldo Moro"*. Ma non solo: *"A me sembra che Conte sia oggi l'uomo del giorno e che possa creare un'Italia europea degna di poter essere positivamente valutata dai suoi alleati e soprattutto dai suo abitanti"*. Quali alleati? I 5Stelle e il Pd, in un nuovo compromesso storico come quello moroteo fra Dc e Pci. E, per curiosità: chi si era azzardato a dare del "burattino" allo statista di Volturara Appula? Scalfari, naturalmente: *"Conte è un gentile e ben rappresentato burattino, i cui fili sono mossi dai due burattinai che se lo sono inventato"* (8.7.08). Fino all'altroieri *Repubblica* e i suoi derivati facevano a gara a ritrarlo come *"uno studentello impreparato"* (Sebastiano Messina, 7.6.08), *"il Conte Zelig. Il presidente esecutore. Il premier fantasma. L'uomo invisibile. Pinocchio tra il Gatto Di Maio e la Volpe Salvini. Il primo presidente del Consiglio di cui non si conosce un'idea"* (*Espresso*, 10.6.08), *"il burattino che non riesce a diventare Pinocchio"*, reo di *"ricorrenti piccole-grandi truffe curriculari"*, *"figura ben più drammatica che ridicola"*, *"il pupazzo di Di Maio&Salvini, il vice dei due vice... una finzione giuridica dell'Italia a 5 stelle, l'Agilulfo di Calvino, che non era un cavaliere ma una lucida armatura vuota"* (Francesco Merlo, 12.9), *"Conte non esiste, parla pochissimo, non decide nulla"* (*Espresso*, 16.9), è l'*"azzeccagarbugli nazionale"* (Mario Calabresi, 23.9), *"tra Conte e Casalino il vero uomo forte non è il presidente ma il suo portavoce"* (Messina, 23.9). Condanne senz'appello pronunciate in base al Pregiudizio Universale, prim'ancora di vederlo all'opera e farsene un'idea positiva o negativa alla luce di quel che fa o non fa. Siccome l'ha scelto il M5S, deve per forza essere una nullità, ma anche un poco di buono.

Ieri sul *Corriere* Paolo Mieli, uomo saggio e prudente, che mai s'era lanciato in scomuniche preventive, ha raccontato come Conte, zitto zitto, si sia ritagliato un ruolo da protagonista dopo le Europee a scapito di Salvini, così nervoso anche perchè il premier ha reso inutile il suo trionfo elettorale di due mesi fa: *"C'è un vincitore, il Conte, e uno sconfitto, il suo vice Salvini"*.

SEGUE A PAGINA 24

LO SCONTRO Destra e M5S contro il Pd. Che ha un problema

BIBBIANO, CHI MANIPOLA DI PIÙ

» SELVAGGIA LUCARELLI

Da qualunque parte la si guardi, Bibbiano e la lunga scia che precede i fatti di Bibbiano è una storia di manipolazione della realtà. Culturale, giudiziaria, politica. La storia di bambini i cui ricordi vengono manipolati grazie a quella poltiglia fatta di scienza, psicologia e superstizione che è il metodo Foti, di giudici che credono aprioristicamente a bambini suggestionati e a perizie interpellate come fossero testi sacri, di una politica che manipola, minimizza, enfatizza la realtà a seconda dell'utilizzo che desidera fare della vicenda. Da una parte i Cinque stelle, Salvini e la destra per cui il Pd è Erode e il sindaco di Bibbiano Andrea Carletti la dimostrazione che i comunisti forse non mangiano i bambini ma li danno in pasto agli orchi

A PAGINA 6

La cattiveria

A fuoco centralina del Tav a Firenze, Italia divisa in due Sospetti su gruppi anarchici. Guidati da Zaia e Fontana

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

GIALLI E POLITICA

Presto o tardi un commissario sarà salviniano

ROBERTO COSTANTINI A PAG. 23

Il pensiero dominante
Scavare nel provvisorio alla ricerca del definitivo.
OGGI nell'inserto

IL FOGLIO quotidiano

Redazione e Amministrazione: Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano. Tel 06 589090.1

Sped. in Abb. Postale - D.L.353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO

ANNO XXIV NUMERO 172 DIRETTORE CLAUDIO CERASA MARTEDÌ 23 LUGLIO 2019 - € 1,80

Il pensiero dominante
Scavare nel provvisorio alla ricerca del definitivo.
OGGI nell'inserto

L'altro mondo, il prequel guatemalteco di Dibba. Il viaggio al termine della legislatura di un antagonista da barzelletta

Il documentario di Dibba ha un incipit folgorante, alla Kerouac: "Ho conosciuto Sahra in un locale a Roma nord, dopo tre mesi le ho proposto di fare questo viaggio insieme perché avevo voglia di tornare sulla strada". On the road, again. Parte così questo

DI ANDREA MINUZ

viaggio al termine della legislatura che avevamo seguito prima su Facebook e Instagram, poi con lunghi reportage sul Fatto, poi a puntate su Loft, fino all'approdo su Sky Atlantic che lo impacchetta in forma di docufilm, perché di Dibba non si butta via niente. Dura cinquanta minuti, si snoda per "sedicimila chilometri di mezzi pubblici", e al ventiseiesimo minuto ti rendi conto che la cosa più inquadrata è il "Che", in campo lungo, in primo piano, in dettaglio, in panoramica, a colori, in seppia, a mosaico, seguito subito dopo dal figlioletto Andrea che muove i primi passi in Sudamerica. Questa, in sintesi, la trama: stanco di cercare il Guatemala tra le foreste di Villa Ada e i boschi di Monte Mario, deluso dalla politica e preoccupato per il Movimento, "unico argine all'illegalità diffusa", Dibba torna dove tutto ebbe inizio: "E' lì, nella comunità guatemalteca, che mi sono avvicinato alla politica". *L'altro mondo* (questo il titolo) è quindi il prequel di Dibba, come sempre a un certo punto capita nelle saghe fantasy o nell'epica della Marvel. Il Messico e il Guatemala come la foresta di Sherwood ma con le mangrovie, i macaehi e i mariachi; luogo di ristoro dell'anima corrotta dalla politica e dallo stile di vita occidentale, sorgente primigenia dei suoi superpoteri: "Alessandro non è cambiato", spiega Sahra, la fidanzata, "è diventato ancora più puro e questo viaggio l'ha riportato alle sue origini". A furia di risalire fiumi e prendere autobus coi campesinos e guadare torrenti, Dibba arriva finalmente in Guatemala e qui si sente davvero a casa, conosce tutti e tutti gli fanno le feste. "E' la sua famiglia carnale e io mi sono sentita come quando vai dai suoceri la prima volta", spiega sempre Sahra. Come nei confessionali di *Temptation Island* o in un'esterna selvaggia di *Uomini e donne*, solo che qui è tutto più "anni Settanta", quando seduti ai bar qualcuno proponeva di partire senza soldi per le vacanze, col sacco a pelo, l'autostop. Oggi va così, però col figlioletto nel marsupio, alla scoperta non già del sesso o della droga, ma della "povertà", e in abbondante verbosità no global, come nei peggiori temi della maturità. "Non appena ci siamo confrontati con il turismo normale, quello di massa, diciamo, come quando siamo passati in California, volevamo scappare via"; "sono stato tanto tempo nella giungla"; "ci sentiamo a nostro agio solo tra le mangrovie". Sembrano battute da *Un sacco bello*, solo che non c'è traccia di ironia. Perché Dibba si ricollega a quella italianissima, vitalistica tradizione di letterati amanti dell'agonismo e dell'esibizionismo, pronti a mollare la penna per calarsi nell'arena della vita o volare sui teatri di guerra o immergersi nelle periferie del mondo. Perché Dibba spiega cosa significa essere "libberi", l'imbroglio dell'invasione americana di Panama e la sua crescita artistica: "Di solito fotografo primi piani ma quando ero più giovane mi piacevano delle inquadrature più ampie, oggi mi piacciono i dettagli". A noi piace Dibba col suo antagonismo pagliaccesco perché in fondo ci fa tornare adolescenti. Come i libri di Fusaro, come la *Casa di Carta* su Netflix, come le conferenze mondiali di Greta. Più i tempi si fanno complessi, più si promuove una visione del mondo a fumetti, il bene contro il male, la purezza, la corruzione, il popolo, le banche e la "fine del mondo", ma fatta così male, cioè nel modo più banale, involontariamente comico, sciatto e improbabile, che alla fine si resta ipnotizzati e ci si crede.

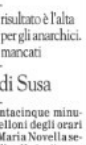
Firenze, abbiamo un problema

L'Italia dei treni tagliata a metà. Due ministri incapaci litigano e i No Tav ridono

Sabotaggio o goliardata? Il risultato è l'alta velocità in tilt e uno spot per gli anarchici. Toninelli e Salvini, ruoli mancati

C'è anche la Val di Susa

Firenze. Duecentonovantacinque minuti. Fanno cinque ore. I tabelloni degli orari dei treni di Firenze Santa Maria Novella segnano, implacabili, i ritardi sulla tratta per Roma. E' un lunedì d'estate, è il 22 luglio, si va al lavoro o in villeggiatura, e l'Italia è tagliata in due. Treni cancellati, lavoratori e turisti rimasti a piedi, picnic improvvisati con i panini del McDonald's sul pavimento della stazione fiorentina, gente che dorme abbattuta dal caldo e sdraiata sugli zaini, ventagli in azione per dare ristoro a chi da ore è seduto sulle panchine di metallo nel grande atrio della biglietteria. Arrivano le prime dichiarazioni del governo, fra ministri della Lega e ministri dei Cinque stelle ci si prende a ceneiate in faccia. I felpastellati, poco lesti nel lavorare e molto nel chiacchierare, non vedono l'ora di trasformare il caos ferroviario in una resa dei conti nella maggioranza.



DANILO TONINELLI

Nel frattempo, i ritardi continuano ad aumentare e uno s'immagina chissà quale calamità, naturale o meno: deraglamenti, scioperi, esplosioni... Macché: ignoti – per il momento ignoti – avrebbero usato del liquido infiammabile per danneggiare le cabine elettriche di Rovezzano, quartiere di Firenze sud, impianto che ha la funzione di trasformare e smistare sulle reti primarie di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) l'energia elettrica fornita dall'Enel. Tutto qui, né più né meno, secondo gli inquirenti: del liquido infiammabile usato nelle canalette per la trasmissione dei dati. Sufficiente però a spezzare in due la rete ferroviaria italiana, spiega al Foglio Andrea Trapani, giornalista di Trasportare Oggi in Europa: "A Firenze è presente la maggiore criticità della rete ferroviaria nazionale: tra le stazioni di Firenze Castello e Firenze Rovezzano, infatti, la linea ad alta velocità condivide i binari con la linea storica. Treni veloci e pendolari assieme con due problemi: i primi rallentano (molto) nella loro corsa e i secondi non sono abbastanza per mancanza di spazio". Tra Campo di Marte e Rovezzano c'è anche un terzo problema, ancora più grande: "In quei tre chilometri passano tutti i treni da/per Roma. Merci, Frecce, Italo, treni regionali e Intercity, tutti su quei binari, dove converge, in piena città, tutto il traffico ferroviario nord-sud: un collo di bottiglia che ha come uniche alternative l'Adriatica (abinario unico tra Ancona e Orte) o la Tirrenica". Non a caso quel tratto a Firenze viene chiamato il "tappo di Rovezzano".

Ecco, mentre i turisti di cui sopra e i lavoratori di cui sopra s'adontano, neanche troppo amabilmente come comprensibile; mentre leghisti e grillini duellano sulla pelle dei pendolari, mentre gli inquirenti cercano di trovare una risposta alla domanda del giorno (chi è stato?), il sito finimondo.org vicino ai No Tav pubblica un messaggio a metà fra la presa in giro e l'apprezzamento per l'operazione compiuta dai cosiddetti ignoti. (Allegretti segue a pagina quattro)

Il difetto costituzionale

Cinque pilastri della nostra Carta reggono. Il problema è l'esecutivo e con il tempo le cose sono peggiorate

Professor Cassese, la Costituzione ha retto bene? La bella settantenne ha qualche ruga? Perché vengono proposte due modifiche, quella di ridurre il numero dei parlamentari

LA VERSIONE DI CASSESE

e quella di introdurre nuovi strumenti referendari? Quali inconvenienti possono produrre?

Cinque dei suoi pilastri reggono bene: le libertà, l'eguaglianza sostanziale (la libertà dai bisogni), l'indipendenza dei magistrati giudicanti, la pluralità di democrazie, la giustizia costituzionale. (segue a pagina quattro)

I litiganti complementari

Figli del cappio di Mani pulite, statalisti, eurofobici, illiberali e pericolosi. Altro che "bipolarismo populista". Il problema del governo gialloverde non sono i dettagli che dividono Salvini e Di Maio: il guaio è ciò che li unisce

La settimana politica che si è appena aperta sarà caratterizzata da un argomento preciso che, crisi o non crisi, avrà una sua centralità in ogni ragionamento relativo al futuro del governo: ok, ma quei due li oggi su cosa si spaccheranno? La questione delle differenze politiche tra Salvini e Di Maio tiene banco dal giorno dopo la nascita del governo e le continue scazzottate che i due vicepremier hanno continuato a rifilarsi dall'inizio dell'anno hanno offerto agli osservatori molte ragioni per mettere in evidenza tutto quello che divide il leader della Lega dal leader del M5s. Eppure, nonostante i venti di crisi, nonostante gli scricchiolii del governo, nonostante gli insulti quotidiani, il fallimento del cambiamento populista meriterebbe di essere analizzato usando meno la chiave della divisione (come ha tentato di fare ieri sul Corriere Dario Franceschini cercando di passare in rassegna i possibili punti di contatto tra i valori del M5s e quelli del Pd) e più la chiave dell'unione. Ciò che divide Salvini e Di Maio è noto. Ciò che non li divide è invece meno noto e se ci si pensa bene è questa la chiave giusta da adottare per non cadere nella tentazione giornalistica di considerare Lega e M5s come due forze politiche fieramente alternative e non invece del tutto complementari. Può piacere o no, ma Lega e M5s sono figli della stessa stagione di Mani pulite (ieri il cappio, oggi l'onestà e a colpi di giustizialismo, di processi di piazza e di gogne mediatiche hanno contribuito a trasformare il populismo giudiziario in una forma innovativa di populismo politico. Può piacere o no ma Lega e M5s sono figli della stessa sottomissione all'estremismo egielino (citofonare a Marco Bentivogli) e tra sostegni trasversali al referendum contro il Jobs Act e demonizzazioni simmetriche della legge Fornero entrambi hanno contribuito a trasformare il populismo sindacale in una forma innovativa di populismo politico. Può piacere o no ma Lega e M5s sono figli della stessa farlocca stagione di battaglie referendarie in difesa della Costituzione (notizie di Gustavo Zagrebelsky?) e non è un caso se il primo incrocio tra Lega e M5s si andò a configurare proprio in occasione del referendum costituzionale del 2016. Può piacere o no, ma Lega e M5s sono figli della stessa oscena stagione di battaglie contro l'euro (hanno raccolto entrambi le firme per uscire dall'euro) e se vogliamo questo è l'unico vero elemento di novità rispetto all'inizio del governo: la Lega continua ad alimentare il sogno di uscire dall'euro e dall'Europa (citofonare Borghi e Bagnai) mentre il M5s forse più per opportunismo che per convinzione (i gilet gialli ancora ringraziano) ha scelto di dare un'apertura di credito al nuovo e non proprio anti sistema presidente della Commissione. In buona parte di queste "non divisioni", se proprio non riusciamo a chiamarle unioni, vi è però un filo conduttore nemmeno troppo occulto che coincide con una visione simmetrica, estremista e perversa di un elemento chiave dell'identità populista: lo statalismo. Su queste colonne lo hanno notato benissimo la scorsa settimana Luciano Capone e Alberto Mingardi, in una splendida pagina dedicata al tema dei neoilliberali. La tesi di Capone e Mingardi è corretta e merita di essere approfondita: tra le molte simmetrie che uniscono la Lega e il M5s quella più significativa riguarda un'ideologia politica perversa che ha permesso al governo del cambiamento di essere unito anche nei momenti di difficoltà e quell'ideologia coincide con la lotta sfrenata contro tutto ciò che possa essere definito come neoliberismo. Parlare di politiche neoliberiste in un paese come l'Italia – in cui, come ricorda Alberto Mingardi nel suo libro "La verità, vi prego, sul neoliberismo", la spesa pubblica sfiora la metà del pil (48,9 per cento), in cui la pressione fiscale sfiora il 43 per cento del pil, in cui sono in vigore oltre 250 mila leggi, in cui esistono almeno ottomila società a partecipazione pubblica, in cui i servizi pubblici locali sono affidati senza gara a società cosiddette in house, in cui per affittare un tuo appartamento a uno studio professionale invece che a una famiglia hai bisogno di un'autorizzazione, in cui non puoi ristrutturare una soletta o un abbaino nella tua proprietà senza chiedere permesso alle autorità municipali – è una tesi che ha del surreale. Ma è una tesi necessaria da studiare perché ci permette di capire quale spartito i campioni del neopopulismo hanno scelto di seguire per giustificare tutta una serie di passaggi cruciali utili a trasformare una democrazia liberale in una democrazia illiberale. (segue a pagina quattro)

Sovranismo è dirigismo. Parla Boeri

Le scelte calate dall'alto su fisco e welfare penalizzano lavoratori e famiglie

Roma. Tito Boeri, economista alla Bocconi ed ex presidente dell'Inps, dice che se c'è un comune denominatore della politica economica della coalizione di governo è il "sovranismo", contrapposto alla "sovranità". "Si invocano più poteri per se stessi togliendo sovranità agli elettori. Se rendiamo le reti infrastrutturali materia esclusiva delle regioni, sarà ancora più difficile, ad esempio, potenziare una linea ferroviaria che attraversa più regioni perché bisognerà mettere d'accordo più governatori. Allo stesso modo, cosa vuol dire decidere quante ore bisogna lavorare in tutte le imprese? Così si toglie sovranità ai lavoratori".

DI LUCIANO CAPONE

Eppure per la prossima manovra è stata annunciata la "flat tax". "Come nel caso delle autonomie, non c'è un testo. Abbiamo solo sentito vaghe idee di cose che non hanno nulla a che vedere con una vera flat tax. Prima è stato proposto di tassare al 15 per cento i redditi incrementali rispetto all'anno precedente. Sarebbe un regalo per gli evasori totali ai danni dei lavoratori dipendenti. Poi al Viminale Siri ha proposto una tassa basata sul reddito familiare, che penalizza i nuclei familiari e appesantisce la tassazione del lavoro delle donne, ed è indicativo che nella delegazione governativa non ci fosse alcuna donna. Si parla tanto di difesa della famiglia, ma poi accanto al reddito di cittadinanza si fa un'altra operazione a favore dei single".

Perché il reddito di cittadinanza penalizza le famiglie? "Pur di dare ai single 780 euro, una cifra molto alta, si è deciso di penalizzare le famiglie numerose, dove è maggiormente concentrata la povertà. Così anche se una famiglia ha sei figli non può prendere più di 2,5 volte di quanto percepisce un single". (segue a pagina quattro)

Il flirt iraniano di Trump

E se l'obiettivo del presidente fosse un incontro (storico) con gli ayatollah? Segnali d'avvicinamento

Roma. Non c'era un periodo così teso nel Golfo da molti anni per colpa della situazione di quasi-guerra con l'Iran, ma in tutto questo è necessario considerare sempre che il

DI DANIELE RAINERI

presidente americano, Donald Trump, aspira a ripetere con i nemici iraniani l'exploit diplomatico visto con la Corea del nord. Il contesto è molto duro, fatto di continue manovre e contromanovre militari nello Stretto di Hormuz che fino a pochi mesi fa sarebbero state considerate gravissime e invece oggi sembrano quasi la normalità. Dall'inizio di maggio a oggi abbiamo visto sei petroliere danneggiate da sabotatori anonimi (il primo sospettato è l'Iran), l'arrivo di duemila militari americani, un aereo spia americano molto sofisticato abbattuto in alta quota da un missile dell'Iran, un attacco americano annullato all'ultimo momento, un drone iraniano abbattuto dagli americani (dice Trump) e una petroliera britannica catturata dai militari iraniani per rappresaglia contro il sequestro di una petroliera iraniana a Gibilterra (portava carburante al regime siriano di Bashar el Assad in violazione delle sanzioni dell'Unione europea). Senza contare che venerdì un velivolo non ancora identificato ha bombardato per la prima volta una base con militari iraniani in Iraq. Eppure in tutto questo è chiaro che Trump vorrebbe ripetere con il regime dell'ayatollah Khamenei quello che ha fatto con la Corea del nord. Anche la sequenza di avvicinamento è simile. Per arrivare a negoziare di persona con il dittatore nordoreano Kim Jong Un, il presidente americano usò nella fase iniziale un approccio durissimo, promise che avrebbe risposto ai test di Kim con "fire and fury", irrise Kim e lo chiamò "l'uomo razzo". Poi quando la tensione divenne molto alta accennò alla possibilità di un incontro personale e ci fu una svolta diplomatica. Da allora i contatti sono diventati frenetici. Trump ha incontrato Kim già tre volte ormai – e in ogni occasione i media sono impazziti. Durante l'ultimo incontro il presidente americano ha varcato la linea di confine nella zona demilitarizzata tra Corea del nord e Corea del sud per stringere la mano a Kim e non era mai successo prima. Che importa se risultati concreti per ora non ce ne sono e la Corea del nord non ha alcuna intenzione di rinunciare alle armi nucleari, l'attenzione attorno a Trump è stata altissima e quindi i negoziati dal suo punto di vista sono senz'altro una cosa eccellente. Kim nel frattempo si gode una legittimità internazionale che non aveva mai avuto perché era sempre stato considerato un mattoide.

E' possibile che Trump desideri la stessa cosa con l'Iran. Durante la campagna elettorale definì l'accordo firmato dal predecessore Obama con l'Iran per congelare il programma atomico "il peggiore accordo di sempre", e queste parole sono famose, ma si tende a dimenticare quello che disse dopo: "Io ne farò uno migliore". Se dopo essere stato il primo presidente americano a varcare il confine sul trentottesimo parallelo in Corea Trump diventasse anche il primo presidente a essere invitato in Iran dopo la rivoluzione del 1979, sarebbe un evento storico. E' probabile che l'eccitazione che abbiamo visto quando è successo in Corea del nord in confronto all'Iran sarebbe poca cosa, come una prova generale dello spettacolo vero.

Per ora tutto questo resta sullo sfondo, ma ci sono segnali molto chiari. Quando a giugno Trump ha annullato all'ultimo momento un raid aereo contro obiettivi militari in Iran, ha fatto arrivare agli iraniani la richiesta di negoziati. L'Amministrazione americana per due anni ha applicato all'Iran la linea della "massima pressione possibile", quindi sanzioni molto dure e annullamento dell'accordo del 2015, ma ora ha fatto sapere che non impone condizioni per i negoziati: basta che avvengano. E negli ultimi giorni dall'Iran sono arrivate dichiarazioni di disponibilità dalle due correnti interne al regime, quella del presidente pragmatico Hassan Rohani e quella del falco populista Mahmoud Ahmadinejad. Quest'ultimo, che non ha più incarichi di governo ma ha molto seguito, ha detto al New York Times che "Trump è un uomo d'affari, sa come calcolare costi e benefici a lungo termine". In Iran si comincia a pensare che, in cambio di una bella foto con Trump, ci si potrebbe liberare di molte sanzioni. Ieri il segretario di stato americano, Mike Pompeo, ha detto al governo britannico "dovete prendervi cura voi delle vostre navi" – si riferiva alla petroliera catturata – e così ha escluso qualsiasi iniziativa americana di aiuto.

Ilaria Occhini

Della bellezza s'è detto, meno della passione politica. Pannelliana, donò una grazia laica alla nostra moratoria

Si è detto che Ilaria Occhini fu bella, e non ci voleva particolare fantasia per celebrare una divinità che in lei non si è mai voluta nascondere, nemmeno nell'estrema vecchiaia. Era lì, come un'affezione carnale dello spirito, lo splendore del viso e del corpo di Occhini. Bastava uno sguardo minimo e anche non particolarmente educato per arrivare senza mezzi termini e senza indugi al verdetto ovvio: bella, e la più bella in molti sensi. Raffaele La Capria sposo e amante di mezzo secolo non finiva mai di celebrarla, e non c'era stucchevolezza, solo evidenza, nell'infinito interminabile tributo sensuale alla sua donna. Gli amori degli altri sono abominevoli, si dice. Quello no. Era semplicemente attraente. Una storia che non ha tolto né aggiunto niente ad alcuno dei due protagonisti. Nella coppia, lui talento letterario assoluto e genio critico fresco, spontaneo, si misurava con vitalità e carattere di lei. E volontariamente ma regolarmente soccombeva all'eleganza di Ilaria, nutrita anche di una segreta perfidia, come in tutte le donne davvero luminose e ambiguamente possedute dal loro linguaggi fatali.

DI GIULIANO FERRARA

Si è detto anche del suo lignaggio, Barna Occhini padre, Giovanni Papini nonno materno. E dunque del suo novecentismo di fonte culturale, figlio di eventi e scrittura, dell'ambiguo e fecondo incrocio degli uni e dell'altra. Non ne fece mai uso ostentato, di questa discendenza che dà vita e tempra al carattere, togliendogli il banale individualismo dell'identità, promuovendolo a genesi o genealogia. Ilaria Occhini fu stella per il popolo, sublime oggetto di consumo per la televisione, presenza altera e misteriosa nella cultura alta e minoritaria del teatro, e inevitabilmente Musa per via della storia d'amore. Disobbedì spesso alle regole del successo predatorio, non era in quel senso una fatticona, lei che lavorava per il dovere comune di piacere e un piacere nobile del dovere. Sulla patina mondana, che l'Italia dei Sessanta spalmò sulla società artistica e letteraria come definitivo sublimazione e via d'uscita dagli anni di una guerra miserabile, tremenda, la Occhini incollò una sottile e acuta passione politica e civile.

Di questo si è detto meno, peccato. Pannelliana di sangue, fu capolista della pazza avventura della moratoria sull'aborto. Ci arrivò a sorpresa, senza paura di contraddirsi, e non si contraddiceva affatto. Mise un tratto di grazia e luce laica su una campagna resa politicamente effimera dall'equivoco mediatico e ideologico, e arrivò come un regalo, inaspettato e dolce, incartato in un fiocco di sapienza, gratuito come una vocazione improvvisa. Il paese temperatamente moderno, affidato a mani esperte e a menti interessanti, era il suo. Ne amava la capacità di trasformazione, detestandone il trasformismo epidermico. In un memorabile Ferragosto infimo, nella sua casa di campagna, emersa a mezzodì da una notte difficile, angelica e matronale, ma sempre cattiva ragazza, prese a idolo un uomo di stato tra quelli che hanno chiuso il ciclo socialista e berlusconiano, un tipo di razza che le risultava insopportabile, e imprigionò il caldo salotto che la circondava in un'esclamazione perfetta: "E' uno stronzo!". Come fosse forte e irrevocabile la sua non eterea bellezza lo hanno saputo fino all'ultimo, e continuano a saperlo, lo sposo, la figlia e qualche ammiratore o amico.

Andrea's Version

La cattiva digestione si chiama dispepsia, dai termini greci "dys" e "pepsis" (per Di Maio: che è precedente a Pepsi). La dispepsia si cura. Può provocare mal di testa e difficoltà di concentrazione, quest'ultima sopratutto, ma non è grave, si cura benissimo e basta poco farmaci procinetici da banco nei casi più difficili, ma perfino semplici rimedi naturali come tisane calde a base di finocchio, o infusi di limone e zenzero. Quando ti viene la dispepsia? Quando mangi troppo o mangi male. Eppure dopo un pasto eccessivamente disordinato, con sensazione di gonfiore addominale e eruttazione, può essere sufficiente succhiare una caramella alla menta, all'anice, alla liquerizia. Perché è un disturbo poco più di niente. Di solito. Se però ingurgiti bambini vivi, come sostengono i Cinque stelle riguardo a Franceschini, non c'era già un cazzo da fare per i comunisti veri, figurarsi un democristiano finto.

OGGI | INSERTO II-III

Opportunisti e mercenari di ideali. La leadership di Trump, Johnson e gli altri

DI ALASTAIR CAMPBELL

La Giornata

* * *

In Italia

CONTE INCONTRERA' I SINDACATI E LE IMPRESE A PALAZZO CHIGI. L'incontro sulle riforme fiscali avverrà il 25 luglio. Landini (Cgil): "E' un fatto positivo".

Il faccendiere Paolo Arata avrebbe tentato di influenzare la lista dei ministri del governo. Così gli investigatori della Dia.

* * *

Botta e risposta tra Salvini e Macron. "Mi dispiace che qualcuno non abbia partecipato al vertice sui migranti", ha detto il presidente francese alludendo anche all'Italia. Salvini: "Non prendiamo ordini".

* * *

Di Maio cancella il limite dei due mandati per i consiglieri comunali del M5s.

* * *

Toninelli licenzia il tecnico Si Tav, Pierluigi Coppola. Contrariata la Lega.

* * *

Borsa di Milano. Ftse-Mib +0,43 per cento. Differenziale Btp-Bund a 200 punti. L'euro chiude stabile a 1,12 sul dollaro.

Nel Mondo

HUAWEI AVREBBE AIUTATO PYONGYANG A SVILUPPARE LA RETE 3G e altri progetti tecnologici negli ultimi otto anni assieme all'azienda cinese Panda International Information Technology. Lo ha rivelato il Washington Post citando documenti che sarebbero stati forniti da un ex dipendente di Huawei.

* * *

Il partito di Zelenski ha vinto le elezioni di domenica. Ottenendo 251 seggi su 450 il presidente ucraino eletto in aprile ha la maggioranza anche in Parlamento.

* * *

Jo Swinson è la nuova leader dei Lib-dem, con più di 47 mila voti subentra a Vince Cable alla guida del terzo partito britannico.

* * *

Trump vuole mediare per il Kashmir tra India e Pakistan. Il presidente americano si è offerto come mediatore durante una visita del premier pachistano Imran Khan.

Viva i genitori di Traffik

Altro che "il partito di Bibbiano", quello che secondo Giggino Di Maio e Giorgetta Meloni e persino il para-pope orto-

CONTRO MASSIMO CILIEGIA - DI MAURIZIO CRIPPA

dosso Meluzzi e il telepredicatore Mario Giordano "toglieva i bambini alle famiglie con l'elettroshock" per venderseli al mercato dell'affido nero. Roba da dilettanti. D'ora in poi abbiamo altri genitori da idolatrare, anzi ne vorremmo un paio in ogni condominio, in ogni scuola e in ogni canale YouTube. Sono i genitori di questo Gianmarco Fagà, noto come il trapper Traffik, di anni 23, un'età in cui manco il pediatra Claudio Foti riuscirebbe più a salvarlo da se stesso. Traffik è stato condannato, assieme al suo socio Gabriele Magi, detto Gallagher, per rapina e aggressione nei confronti di tre loro fan, a Stazione Termini, che volevano l'autografo o un selfie (e ben gli sta, verrebbe da dire: darli tutti in affido a Bibbiano, ma davvero). Traffik e l'altro gli avevano gridato "A raga' volete che vi rubiamo il cellulare anche a voi?" e li avevano pure malmenati. Pare abbiano la mania di dare di "negro" a tutti, nelle loro rime baciate, e poi avevano anche inseguito un bangla, così per non farsi mancare nulla. Bene, in cosa i genitori di questa meraviglia, sono migliori? Che adesso, si legge, il loro pargoletto potrebbe tornarsene a casa, ai domiciliari. E invece se ne resta al gabbio, perché i genitori indietro non lo vogliono. Manco dipinto. E buttare via la chiave, anche, di questo Salvini in musica.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.39

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

MARTEDÌ 23 LUGLIO 2019 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVI - Numero 172 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

FERROVIE IN TILT

PIÙ CRETINI CHE ANARCHICI

Sabotata l'Alta velocità: bloccati treni in tutta Italia, migliaia di persone a piedi
Gli insurrezionalisti festeggiano, mentre Toninelli e Salvini litigano ancora

di **Alessandro Sallusti**

«È bastata una sigaretta per mandare un gigante in tilt», hanno rivendicato con orgoglio su internet gli autori del sabotaggio sulla linea ferroviaria che ieri ha mandato in tilt l'Italia. Si definiscono «anarchici», ma sono solo dei poveri cretini usurpatori di qualifica. L'anarchia, infatti, è una cosa seria che colpisce lo Stato o il padrone, non centinaia migliaia di cittadini rimasti ieri appiedati nelle stazioni di mezza Italia. Cittadini che, per inciso e mediamente, sono arrabbiati con lo Stato e con i padroni, non senza qualche ragione, ben più di questi balordi piromani che a differenza degli anarchici si rifugiano nel più vigliacco degli anonimati come fanno i delinquentelli comuni.

L'anarchico reso immortale da Francesco Guccini nella ballata *La Locomotiva*, Pietro Rigosi, non si accese quel giorno del 1893 una sigaretta per innescare nella notte un incendio e dileguarsi. No, salì lui su una locomotiva e per protesta contro le ingiustizie della modernità, o in preda alla follia nella versione dei fatti meno romantica, la lanciò a tutta velocità in cerca della morte eroica. Fallì il piano, ma almeno dimostrò di avere gli attributi.

Questi ragazzotti sono invece dei bulli simili a quelli che anni fa si sentivano grandi lanciando sassi dai cavalcavia per vedere l'effetto che faceva sulle macchine e sulle vite di ignari automobilisti. Mi chiedo quale diavolo di rivoluzione può nascere appiedando chi sta andando al lavoro o il lavoratore che sta partendo per le vacanze. Ho visto pure piangere in tv una anziana signora che da Roma stava andando a Milano per una visita oncologica, attesa da mesi e ora svanita. A occhio non fa parte di nessuna casta, non mi è sembrata benestante. Era solo spaventata, angosciata e terribilmente sola.

La vera punizione per gente così più che il carcere, che li nobiliterebbe, dovrebbe essere fargli pagare i danni, diretti e indiretti, provocati alle Ferrovie ma soprattutto ai passeggeri, cioè sequestrare e ipotecare i loro guadagni - ammesso che abbiano mai lavorato un giorno in vita loro e che siano in grado di farlo in futuro - per almeno le loro prossime tre generazioni. Gli passerebbe la voglia di giocare a fare gli anarchici, i No Tav e penso anche di accendersi un'altra sigaretta.

servizi da pagina **2** a pagina **4**

FUNERALI A MILANO

Ex pm tra lacrime e sceneggiate per l'ultimo saluto a Borrelli

Luca Fazzo

a pagina **10**

TOGHE Gherardo Colombo e Antonio Di Pietro ai funerali di Borrelli

FINE DELLA GOGNA

Formigoni lascia il carcere: ai domiciliari da un amico prof

Cristina Bassi

con **Amicone** a pagina **11**

SCARCERATO Roberto Formigoni lascia il carcere di Bollate

LE INTERCETTAZIONI

Bomba Arata sul governo: «Salvini mi chiamò per Siri»

Massimo Malpica

■ Il caso Siri diventa sempre più una mina per il governo. Nelle nuove intercettazioni l'ex deputato Paolo Arata si vanta di aver spinto il sottosegretario leghista Siri al governo. L'esperto di eolico, al telefono col figlio, diceva: «Salvini mi ha chiamato, non sa dove mettere Armando». Di Maio attacca.

con **Di Sanzo** a pagina **8**

ANCHE IN APPELLO

Mannino assolto Crolla il teorema della «trattativa»

Carmelo Caruso

a pagina **11**

IL CASO ALTITONANTE

«Non c'è stata corruzione» Fuori il consigliere azzurro

■ Tangenti? Macché. A un mese e mezzo dalla retata della Procura di Milano che colpì una serie di esponenti di Forza Italia in Lombardia e Piemonte, nonché il presidente della Regione Lombardia, Attilio Fontana, il tribunale del Riesame smantella le accuse di corruzione a uno degli arrestati più in vista: Fabio Altitonante, consigliere regionale azzurro, che dal 7 maggio scorso era stato messo agli arresti domiciliari.

servizio a pagina **12**

NAPOLITANO E CLIO BLINDATI

Un esercito al servizio delle ferie di Re Giorgio

Chiara Giannini

a pagina **9**

iIG

LA STORIA

Il sommergibile ritrovato dopo 51 anni

Andrea Cuomo

a pagina **17**

CONTROCORRENTE

CHIACCHIERE ESTIVE

Calcio, gossip e cronaca nera Ecco gli italiani in spiaggia

Maria Sorbi

alle pagine **23** e **24-25**

PER I MONDIALI DI RUGBY

Se il Giappone «cancella» i tattoo di atleti e tifosi

Giorgio Coluccia

a pagina **37**

AFORISMI IN LIBERTÀ

Il Gervaso di Pandora

di **Roberto Gervaso**

- Roma: Caput immundi.
- I ricordi edulcorano il passato; i rimpianti lo esacerbano.
- L'ingordigia è la lussuria della gola.
- A una certa età i capoluoghi di regione diventano capoluoghi di provincia.
- Il coraggio è la consapevolezza dei forti e l'incoscienza dei deboli.
- Le gambe di una donna sono l'altalena dell'amplesso.
- Conte, conte, che ti passa.
- Di Maio: datemi un congiuntivo e non saprò che farmene.
- Salvini: pasaran? Non pasaran?
- Reddito di cittadinanza: paraculi di tutto il mondo unitevi.
- L'infelicità è fatta di attimi che non passeranno mai.
- Di Maio; il signor Bonasventura.
- Berlusconi: non è che voglia andare avanti. È che non può stare fermo.
- Papa Bergoglio: el Campesino di Dio.
- Toninelli: l'uomo che sapeva tutto di niente.
- Putin: l'uomo dal pugno di ferro in un guanto di cemento armato.

-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE - D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46) - ART. 1, C. 1 DCB MILANO

1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)

QN Quotidiano Nazionale

QN ENIGMISTICA IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1956

IL GIORNO

MARTEDÌ 23 luglio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 173 | QN Anno 20 - Numero 201 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE

EURO Spin

L'EX PRESIDENTE AGLI ARRESTI DOMICILIARI

Formigoni è a casa «Ha capito gli errori»

GIORGI ■ A pagina 8

Roberto Formigoni

VARESE, QUATTRO CASI

Predatore seriale in trappola Violentava donne al distributore

RIGANO ■ A pagina 11

EURO Spin

Governo sbugiardato, il lavoro cala

Boom dei cassintegrati a zero ore. Ma per Di Maio sono tutti occupati

MARIN e MARMO ■ Alle pagine 2 e 3

SPANO, G. ROSSI e POLIDORI ■ Alle pagine 6 e 7

IL CASO BIBBIANO

LA POLITICA ELETTROCHOC

di MICHELE BRAMBILLA

A BIBBIANO non c'è uno scandalo: ce ne sono due. Il primo è quello di cui si occupano la magistratura – che conduce le indagini – e i giornali, che ne danno conto. Il secondo è la vergognosa strumentalizzazione che ne viene fatta dalla politica (o meglio, da una parte della politica). Com'è noto, fra gli arrestati c'è anche un sindaco del Pd. Gli viene contestato un ruolo marginale, ma comunque un ruolo: ed è ovvio che se ne parli.

■ A pagina 4

ASSALTO ALLA TAV

IL PAESE BLOCCATO

di AGNESE PINI

ALLA FINE gli anarchici ci sono riusciti. Hanno dovuto attendere il 2019, un pelino fuori tempo massimo forse, ma tant'è: hanno bloccato il Paese. È bastato pochissimo: quanto andato in scena ieri a Firenze – 74 treni in tilt per colpa di tre centraline incendiate nella notte – lo dimostra con sprezzante evidenza. Diavolina, carta, liquido infiammabile: non c'erano hacker a piratare sistemi informatici complessi, qui si è trattato di un sabotaggio vecchia maniera.

■ A pagina 6

NUOVO CASO A BIBBIANO

False accuse al papà Bambini affidati solo alla madre gay

REVERBERI e servizi ■ Alle p. 4 e 5

RISSA A SINISTRA

Aprire ai grillini? Il Pd si rispacca, Di Maio infierisce

COPPARI ■ A pagina 9

MILANO

Addio a Borrelli Di Pietro piange e rimette la toga

Servizio ■ A pagina 18

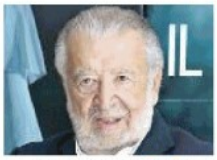
IN VALTELLINA

Sequestrato il tesoro della maga: 700mila euro

TADDEI ■ A pagina 17

IL NUOVO FILM

Pupi Avati «Vi presento il Diavolo»



BERTUCCIOLI e MAIOLI ■ A p. 27

«COME LADY D»

Sharon Stone «Scaricata dopo l'ictus»

BOLOGNINI ■ A pagina 13

Visioni

ANIMAZIONE «Weathering With You», il futuro prossimo di Makoto Shinkay è campione d'incassi in Giappone

Matteo Boscarol pagina 12

Ricordi

ILARIA OCCHINI L'attrice - scomparsa a 85 anni - e i suoi mille incontri, da Emmer e Visconti a Ozpetek

Gianfranco Capitta pagina 13

Anniversari

NICARAGUA 40 anni fa la Rivoluzione sandinista, che il "fu" comandante Ortega ha mutato in tragica illusione

Gianni Beretta pagina 9

quotidiano comunista

il manifesto

■ CON ALIAS GIOCHI + EURO 1,00
■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MARTEDÌ 23 LUGLIO 2019 – ANNO XLVIII – N° 176 www.ilmanifesto.it euro 1,50

AUTONOMIA DIFFERENZIATA, INTERVISTA A GIANFRANCO VIESTI

«Lo Spacca Italia è senza ritorno»

Sul progetto dell'autonomia differenziata i governatori leghisti Zaia e Fontana si stanno scontrando duramente con il premier Conte, che probabilmente già oggi li incontrerà. Gianfranco Viesti, economista all'università di Bari e autore del pamphlet online *La secessione dei ricchi* (Laterza), pensa che quel progetto sia «da sempre l'elemento più qualificante del programma della Lega, molto più di Quota 100. Non a caso - spiega - era l'unico punto del programma di governo con i Cinque Stelle indicato come prioritario». Ma, avverte, «questa strada si sa dove comincia, ma nessuno sa dove finisce. Se l'intesa passa si apre uno scenario incognito. E non ci sarà la possibilità di un referendum abrogativo». Per quanto riguarda una regione come l'Emilia Romagna non governata dalla Lega ma dal Pd, «ha oggettivamente condiviso il percorso con le regioni leghiste. Credo che abbia 'imposto' il silenzio al Pd. Oggi non c'è opposizione. È una situazione grave». CICCARELLI A PAGINA 5

Dalla secessione al separatismo

Fontana e Zaia, cialtroni del terzo tipo

MASSIMO VILLONE

Siamo alla rissa istituzionale, ed è una prima assoluta nella storia repubblicana. Gli attacchi aggressivi, le pretese arroganti dei presidenti fanno trasparire un separatismo nordista già in atto. Mentre gli italiani del Sud possono leggere come segnale di *appeasement* l'appello di Conte.

— segue a pagina 15 —

Sgomberati con la forza e fatti saltare in aria. Scompaiono così i primi tre palazzi di Sur Baher dei 13 "incriminati" foto Ap

I senza casa

«Troppo vicini» al muro di separazione costruito da Israele. A Gerusalemme l'esercito di Tel Aviv ha iniziato ieri a demolire gli edifici considerati «illegali». Dopo la terra e la libertà, i palestinesi sotto occupazione perdono così anche il diritto ad abitare nelle loro case a pagina 3

iorompo.it

Blandamura d'assalto!

«Nella mia vita sono molte le cose che ho rotto, ad esempio il pregiudizio. Ma la mia rottura più bella è stata quella con la paura di essere così come sono: oggi mi vado benissimo». **Emanuele Blandamura**

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

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

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

biani

SPAGNA

Governo rosso-viola Il giorno di Sánchez

Il discorso d'investitura del leader socialista, in cerca dei voti per il nuovo governo, al termine di negoziati surreali che lo hanno visto corteggiare invano la destra di Ciudadanos. Ma Podemos stavolta non accetterà un ruolo puramente «decorativo», avverte Iglesias TANCREDI BARONE A PAGINA 2

all'interno

Governo *L'ultimo scontro è ad alta velocità*
COLOMBO, PAGLIASSOTTI PAG. 2,7

Tav Firenze *Fili sabotati, Italia spaccata in due*
RICCARDO CHIARI PAGINA 7

Democrack *Niente dialogo con 5S, il Pd ancora litiga*
DANIELA PREZIOSI PAGINA 6

Un dibattito vecchio

La nostra Luna è la Terra, fonte singolare di vita

ENZO SCANDURRA

Nel 1957 un oggetto costruito dall'uomo fu lanciato nell'universo, e per qualche settimana girò intorno alla Terra seguendo le stesse leggi di gravitazione dei corpi celesti. Ma curiosamente, la gioia non fu il sentimento dominante.

— segue a pagina 15 —

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giga/C/RM/23/2103

piccolo
www.supermercatipiccolo.it

IL MATTINO

piccolo
www.supermercatipiccolo.it

€ 1,20 ANNO CXXVI - N° 201 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COMM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

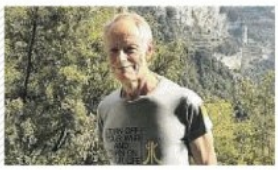
Martedì 23 Luglio 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" + "IL DESPAR", EURO 1,20

Le citazioni fake
«L'importante è partecipare?» Non lo ha detto De Coubertin
Di Salvo a pag. 14

Le passioni di una vita
Erri De Luca «I miei romanzi nati scalando i monti»
Cundari nell'Estate



I mondiali
Fioretto donne il dream team e l'imbattibilità smarrita
Agata a pag. 19

Tav, un attentato spezza l'Italia

▸Incendiata una cabina a Firenze. Gli anarchici sul web: basta una sigaretta per fermare tutto
Salvini accusa Toninelli: «Blocca le infrastrutture». Il ministro isolato anche dai Cinquestelle

L'analisi
LE NOSTRE RETI TROPPO FACILI DA ATTACCARE

Gianandrea Gaiani

L'incendio alla cabina elettrica della stazione fiorentina di Rovezzano, certamente doloso e con ogni probabilità definibile un'azione terroristica di matrice anarco-insurrezionalista, conferma l'estrema vulnerabilità delle infrastrutture strategiche italiane, specie quelle che garantiscono la mobilità lungo le direttrici Nord-Sud della Penisola.

Una vulnerabilità sia strettamente connessa con la conformazione geografica dell'Italia che può essere tagliata in due colpendo le vie di comunicazione nel tratto appenninico tra Bologna e Firenze.

Per questa ragione nella Seconda guerra mondiale i bombardieri alleati colpirono duro lo snodo ferroviario bolognese, durante gli anni di piombo quella stessa stazione e i treni in quel tratto vennero presi di mira (le stragi dell'Italicus nel 1974 e quella del Rapido 904 dieci anni dopo) e dopo la fine della Guerra fredda gli archivi di Mosca rivelarono che proprio quello snodo stradale e ferroviario appenninico sarebbe stato l'obiettivo di attacchi del Patto di Varsavia e il possibile bersaglio per un attacco nucleare tattico.

Continua a pag. 39

Caos per i treni e polemica nel governo per tre roghi appiccati a una cabina elettrica a Rovezzano, vicino Firenze, che hanno paralizzato il traffico dell'alta velocità da Roma a Milano spezzando l'Italia in due. Gli anarchici sul web: basta una sigaretta per fermare tutto; si indaga per attentato alla sicurezza dei trasporti. «Troppe infrastrutture bloccate dal ministero dei Trasporti, troppi no», dice Salvini che accusa Toninelli; il ministro isolato anche dai Cinquestelle.

Canettieri, Evangelisti, Romanazzi, Scarpa *e* **servizi** *da pag. 2 a 5*

Le nuove intercettazioni di Arata
«La nomina di Siri l'ho pilotata io»

L'imprenditore dell'eolico Pietro Arata favorì la nomina di Armando Siri. Nelle nuove carte dell'inchiesta che tocca la Lega le raccomandazioni per l'ex viceministro: «Presenta la legge e lo pago». Contatti con politici e alti prelati: «A casa ha chiamato Salvini». Ma il pm smentisce. **Errante** *a pag. 7*

Il senatore della Lega Armando Siri

Verso le regionali
La sfida di De Mita fondare un partito a novant'anni

L'ex leader dc, ora sindaco di Nusco, Ciriaco de Mita, 90 anni, ha dato vita a un nuovo partito. Si chiama «L'Italia è popolare», l'obiettivo sono le Regionali. Partenza ad Avellino, presto lo sbarco a Napoli e Salerno. **Pappalardo** *in Cronaca*

La Cassazione
Maestre senza laurea in bilico Il caos infinito della scuola

Gianluca Sollazzo

Fuori dalle graduatorie a scorrimento le maestre senza laurea. La Cassazione ha respinto il ricorso di 27 insegnanti contro l'esclusione dalle graduatorie a esaurimento provinciali (denominate Gae) di tutti gli insegnanti in possesso del solo diploma. Quindi le maestre con diploma magistrale possono accedere al ruolo solo attraverso un concorso.

A pag. 10

Mare vietato La strana guerra tra allevatori di ostriche e montoni

Mont Saint-Michel, il paradiso inquinato

Francesca Pierantozzi *a pag. 38*

«Ambulanze dei clan noi al Cardarelli esclusi e minacciati»

Napoli, la denuncia choc di un imprenditore «Pronto a rivelare le collusioni nell'ospedale»

Leandro Del Gaudio

«Lavorare al Cardarelli? È impossibile. E ben venga l'inchiesta della Dda sulle ambulanze in odore di camorra, mi auguro che al più presto un magistrato mi ascolti sullo scandalo delle croci dentro e fuori alcuni ospedali». La denuncia - affidata al Mattino - è di Guido Bourelly, amministratore dell'omonimo gruppo che dal 1957 si occupa anche di trasporto di pazienti in ospedale.

In Cronaca

La sentenza
Patto Stato-mafia Calogero Mannino di nuovo assolto

Ennesima assoluzione per l'ex dc siciliano Calogero Mannino. L'ex ministro - sotto processo per alterne vicende giudiziarie da oltre venti anni - non ebbe alcun ruolo nella cosiddetta trattativa Stato-mafia. **Sirignano** *a pag. 9*

Il mercato Fatta per Elmas, la Roma su Icardi
Napoli, abbonamenti low cost per riaccendere il San Paolo

Pino Taormina
inviato a Dimaro

È una campagna abbonamenti rivoluzionaria. I prezzi più bassi della storia e la possibilità di cedere l'abbonamento a un amico o a un familiare e di assistere all'allenamento del Napoli di Ancelotti. Alessandro Formisano, head of operation del club, spiega l'obiettivo di De Laurentiis: «Puntiamo a vendere 40mila tessere questa estate». Intanto è fatta per l'acquisto di Elmas mentre la Roma punta a Icardi. *A pag. 17*

Il caso dello spot
La damnatio memoriae di mister Sarri

De Laurentiis punta decisamente alla «damnatio memoriae»: via qualsiasi cosa che ricordi i trascorsi tra il club azzurro e Sarri, compreso lo spot per gli abbonamenti. E i tifosi apprezzeranno.

L'inviato **Taormina** *a pag. 18*

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 23/07/19 ----
Time: 23/07/19 00:56

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 23/07/19-N:

EURO Spin

Il Messaggero

EURO Spin

€ 1,40* ANNO 143 - N° 201 ITALIA
Sped. in A.P. D.L.353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE

Martedì 23 Luglio 2019 • S. Brigida

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Mind the Gap
Yumi Otsuka «Sviluppo Toyota sport per fare vetture migliori»
Desiderio a pag. 23

L'intervista
Paolo Conte «Io, artista felice L'Italia? Merita molto di più»
Cotto a pag. 24

Attaccanti
Roma, Dzeko via libera Higuain Ronaldo, cadono le accuse di stupro
Nello Sport

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

Progetto anglosfera

L'incognita di Johnson e le illusioni della Brexit

Giulio Sapelli

Oggi il Regno Unito è la quinta nazione al mondo per volume di scambi, con un valore pro capite delle esportazioni superiore a quello degli Stati Uniti e del Giappone. I principali beni di importazione sono generi alimentari, legno e prodotti cartacei, macchinari, prodotti chimici e mezzi di trasporto. Nonostante quanto si afferma, sostenendo che l' economia britannica - che ha indubbiamente come suo centro nevralgico la piazza finanziaria londinese - sia dominata dai servizi finanziari e dai servizi all'industria, nelle esportazioni spiccano i macchinari, i mezzi di trasporto, i manufatti di base, il petrolio, i prodotti chimici, gli strumenti di precisione, le attrezzature aerospaziali ed elettroniche.

Le esportazioni ammontano a circa 350 mila milioni di dollari Usa e le importazioni a circa 460 mila milioni di dollari. Il 50% circa degli scambi avviene con i Paesi dell'Unione Europea, soprattutto con Germania, Paesi Bassi e Francia e solo il 13% circa con Stati Uniti e Canada, con dati assai inferiori con le nazioni appartenenti al Commonwealth.

È in questo contesto del commercio mondiale che il Regno Unito sta attraversando la crisi politica e costituzionale più profonda da un secolo a questa parte. Sappiamo che la ragione immediata della crisi è il risultato del referendum del giugno 2016 sulla permanenza nell'Unione Europea.

Continua a pag. 10

Un attentato blocca la Tav

▸Sabotata una cabina elettrica: c'è la pista anarchica. Caos e paralisi treni tra Roma e Firenze
Salvini attacca Toninelli: troppe infrastrutture bloccate. Bufera per il licenziamento di Coppola

Giornata difficile ieri alla stazione Termini a causa dell'attentato (foto SERRANO/ABF)

La sicurezza della rete

Indagine sulla matrice terroristica analogie con i blitz anti-alta velocità

Giuseppe Scarpa

La pista è quella anarchica. Un'azione di sabotaggio, forse pianificata da tempo, quella che è stata messa in atto ieri in analogia a precedenti in ambito No-Tav. Un attacco che ha mandato in tilt l'Alta velocità. *A pag. 3*

Aeronautica militare in campo

Controlli dall'alto con droni e jet Il nodo della rete "vulnerabile"

Cristiana Mangani e Jacopo Orsini

La parola che circola tra gli addetti ai lavori è «vulnerabilità». In campo aerei e droni per controllare la rete. *A pag. 4*
Servizi da pag. 2 a pag. 5

Redistribuzione

Migranti, scontro Macron-Viminale: intesa con 14 Paesi

ROMA Il botta e risposta avviene a distanza: il vicepremier e ministro dell'Interno Matteo Salvini non si è presentato al vertice sull'immigrazione di Parigi. E così Macron sferra il suo attacco contro l'assente «ingiustificato». A pag. 11

Arata, i nuovi audio

«La nomina di Siri l'ho pilotata io Ci aiuta e lo pago»

Valentina Errante

Era Vito Nicasti a decidere come l'ex sottosegretario Armando Siri dovesse proporre le modifiche alla legge per far ottenere i finanziamenti. *A pag. 7*

Le nuove regole M5S Raggi e Appendino non più ricandidabili

▸Svolta di Di Maio: sì alla terza candidatura per chi è stato consigliere. Ma i sindaci fuori dalla deroga

Simone Canettieri

La svolta di Luigi Di Maio sulla deroga al doppio mandato miete vittime eccellenti: Virginia Raggi e Chiara Appendino, sindaci di Roma e Torino, che non potranno più ricandidarsi. Sono fuori da tutto. Non solo dal Comune, ma anche da qualsiasi carica elettiva (Regione, Parlamento e Europa). *A pag. 9*

Le sette piaghe della città

Truffa sulla benzina aperta l'inchiesta Faro sui vigili infedeli

ROMA Truffa della benzina, aperta l'inchiesta. De Cicco a pag. 8

Picco di promossi

Nuova Maturità molti 100 e lode il record al Sud

ROMA Tutti promossi alla maturità, o quasi. Ma i voti del diploma quest'anno sono mediamente più bassi rispetto al passato. Ad eccezione della lode che, rispetto al 2018, ha reso felice un maggior numero di studenti. È quanto emerge dai dati pubblicati dal ministero dell'Istruzione sugli esiti dell'esame di Stato appena concluso. Gli studenti più bravi, almeno stando ai voti, sono al Sud, dove però per le prove Invalsi era vero l'esatto contrario.

Loiacono a pag. 14

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE
CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA
SUSTENIUM PLUS
EDIZIONE ESTATE
Con Creatina, Arginina, Beta Alanina, Vitamine e Sali Minerali
REINTEGRA I TUOI 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 GIORNO DI BRANKO

LEONE, COGLIERE LE OPPORTUNITÀ

Buongiorno, Leone! Il mese del compleanno parte alle ore 4 e 50 minuti, con l'arrivo del Sole nel segno subito in aspetto di fortuna con Luna in Ariete e Giove in Sagittario: il mondo è vostro! Avrete nuove occasioni di successo e guadagno, con lo stesso ritmo cresceranno anche i vostri oppositori (Urano in Toro), ma intanto cominciate con l'amore. Aprite quella stanza, spalancate le finestre del cuore, qualcuno aspetta con ardore di entrare. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo a pag. 31

* € 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 Tuttomercato € 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.

-TRX IL:22/07/19 22:41-NOTE:

1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)

QN Quotidiano Nazionale

QN ENIGMISTICA IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MARTEDÌ 23 luglio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 173 | QN Anno 20 - Numero 201 | www.ilrestodelcarlino.it

NAZIONALE

EURO Spin

BOLOGNA, STOP AI MEZZI INQUINANTI

Ztl, pass e sosta Le nuove regole

DEL PRETE ■ In Cronaca

IL PERSONAGGIO

«Da 52 anni non mi perdo un'opera allo Sferisterio»

MONACHESI ■ A pagina 17

EURO Spin

Governo sbugiardato, il lavoro cala

Boom dei cassintegrati a zero ore. Ma per Di Maio sono tutti occupati

MARIN e MARMO ■ Alle pagine 2 e 3

SPANO, G. ROSSI e POLIDORI ■ Alle pagine 6 e 7

IL CASO BIBBIANO

LA POLITICA ELETTROCHOC

di MICHELE BRAMBILLA

A BIBBIANO non c'è uno scandalo: ce ne sono due. Il primo è quello di cui si occupano la magistratura – che conduce le indagini – e i giornali, che ne danno conto. Il secondo è la vergognosa strumentalizzazione che ne viene fatta dalla politica (o meglio, da una parte della politica). Com'è noto, fra gli arrestati c'è anche un sindaco del Pd. Gli viene contestato un ruolo marginale, ma comunque un ruolo: ed è ovvio che se ne parli.

■ A pagina 4

ASSALTO ALLA TAV

IL PAESE BLOCCATO

di AGNESE PINI

ALLA FINE gli anarchici ci sono riusciti. Hanno dovuto attendere il 2019, un pelino fuori tempo massimo forse, ma tant'è: hanno bloccato il Paese. È bastato pochissimo: quanto andato in scena ieri a Firenze – 74 treni in tilt per colpa di tre centraline incendiate nella notte – lo dimostra con sprezzante evidenza. Diavolina, carta, liquido infiammabile: non c'erano hacker a piratare sistemi informatici complessi, qui si è trattato di un sabotaggio vecchia maniera.

■ A pagina 6

NUOVO CASO A BIBBIANO

False accuse al papà Bambini affidati solo alla madre gay

REVERBERI e servizi ■ Alle p. 4 e 5

RISSA A SINISTRA

Aprire ai grillini? Il Pd si rispacca, Di Maio infierisce

COPPARI ■ A pagina 9

SÌ AI DOMICILIARI

Formigoni a casa «Ha capito i suoi errori»

GIORGI ■ A pagina 8

AGGRESSIONI A VARESE

Stuprate 4 donne Preso il maniaco dei distributori

RIGANO ■ A pagina 11

IL NUOVO FILM

Pupi Avati «Vi presento il Diavolo»

BERTUCCIOLI e MAIOLI ■ A p. 27

«COME LADY D»

Sharon Stone «Scaricata dopo l'ictus»

BOLOGNINI ■ A pagina 13

Concorde
VOLVO NISSAN Ford

MARTEDÌ 23 LUGLIO 2019

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 173, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

"IL SIGNOR DIAVOLO", NUOVO FILM IN USCITA

Pupi Avati: nel mio horror anni '50 la creatività che nasce dalla paura

CAPRARA / PAGINA 32

NUOTO, I 100 METRI SUPER DELLA GENOVESE

Carraro, rana da sogno ai Mondiali in finale col nuovo record italiano

PROVENZIALI / PAGINA 38

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 6
Economia/Marittimo	Pagina 10
Genova	Pagina 13
Cinema/tv	Pagine 28/29
Xte	Pagina 31
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 38

COLPITA UNA CENTRALINA ELETTRICA A FIRENZE

Attentato ferma l'Alta velocità Italia divisa in due stazioni nel caos

Tav, Conte vuole dare il via libera in settimana Salvini: con Toninelli infrastrutture bloccate

Un'azione di sabotaggio, messa in atto nei pressi della stazione di Rovezzano, alla periferia di Firenze, ha mandato in tilt ieri mattina tutto il sistema dell'Alta velocità ferroviaria, con l'Italia divisa in due per ore. Gli investigatori lavorano soprattutto sulla pista anarchica, per la quale però si cercano riscontri: proprio ieri, a Firenze, era attesa la sentenza di un processo che vedeva imputate 28 persone di quell'area.

Intanto, sul fronte politico, si registra l'attacco di Matteo Salvini al ministro Toninelli: «Blocca troppe infrastrutture e licenzia chi è pro-Tav», dice riferendosi al benservito a Pierluigi Coppola, il dissidente della Commissione costi-benefici sulla stessa Tav. Ma proprio su questo tema, presto potrebbe arrivare il via libera di Conte.

CORBI, LOMBARDO E TROPEANO / PAGINE 2,3 E 4

IL COMMENTO

CESARE MARTINETTI

RISCHIO STRATEGIA DELLA LUMACA

L'ARTICOLO / PAGINA 2

ROLLI

L'ombra degli anarchici dietro l'incendio doloso Il sabotaggio è arrivato nel giorno del maxiprocesso

FIRENZE. C'è più di un indizio che porta alla pista anarchica, per l'incendio doloso che ieri ha tagliato in due la linea ferroviaria dell'alta velocità. Il sabotaggio (nella foto Ansa i tecnici al lavoro per ripristinare la linea) è avvenuto in un punto già preso di mira altre due volte, a Rovezzano. E ha avuto luogo nel giorno in cui proprio a Firenze era prevista la sentenza in un processo per un attentato contro CasaPound nel 2017. Sul web è comparso uno sberleffo che sembra una rivendicazione.

L'INVIATO ZANCAN / PAGINA 3

IL CASO

Lodovico Poletto / TORINO

Esplosioni e attacchi: l'ala dura della protesta

L'ARTICOLO / PAGINA 3

L'IMPRENDITORE INTERCETTATO: L'INFORMATIVA DELLA DIA

Caso Siri, Arata al telefono «I politici li usi e li paghi»

«Un po' i politici li conosciamo ma i politici sono come le banche, li devi usare! E ogni volta che li usi, paghi! Non è che c'è l'amico politico, non c'è l'amicizia in politica». L'intercettazione della Dia del settembre 2018, in cui l'imprenditore Paolo Arata parla con il figlio Francesco, è alla base delle contestazioni dei pm contro l'ex sottosegretario leghista Armando Siri, accusato di corruzione.

TOMASELLO / PAGINA 6

FIERA, IL NUOVO PRESIDENTE: NEL 2020 PUNTIAMO A RIAVERE L'ALLESTIMENTO DEL SALONE

DELL'ANTICO / PAGINA 13

CARIGE, VERSO 70 MILIONI DA TRENTO PER L'AUMENTO DI CAPITALE

Unicredit prepara il piano ipotesi taglio 10 mila posti

Secondo l'agenzia Bloomberg, nel nuovo piano di Unicredit ci sarebbe l'ipotesi di 10 mila esuberi. Carige, oggi assemblea dello Schema per conventire il bond da 315 milioni.

G. FERRARI E SPINI / PAGINA 10

L'INTERVISTA

Bruno Ruffilli / PAGINA 11

Il numero uno Huawei: io principe del male? No

FARMACIA DELL'AQUILA
VIA GIACOMETTI 30R
vicino stazione Ge Brignole
TEL. 010.50.90.31
APERTO
7 GIORNI SU 7
H 8/21.00
DOMENICA H9/13.00

BUONGIORNO

La strada perfetta

MATTIA FELTRI

In questi giorni ostinatamente luttuosi, tutti abbiamo trascurato colpevolmente Ágnes Heller. Aveva novant'anni, amava nuotare, venerdì si è immersa nel lago Balaton e non è tornata. Era nata ebrea a Budapest nel 1929. Durante la Seconda guerra mondiale, il padre - che aveva rifiutato la conversione al cattolicesimo con cui forse sarebbe scampato ad Auschwitz, e da cui infatti non scampò - la incoraggiava a uscire anche se era rischioso perché la libertà non è la sicurezza. Fu rinchiusa nel ghetto ebraico. La salvò l'arrivo dei russi. Divenne allieva del filosofo György Lukács e come lui criticò lo stalinismo e appoggiò la rivoluzione ungherese del 1956. Lukács fu deportato in Romania, lei fu espulsa dall'Università. Analizzò l'etica di Lenin e si persuase che Lenin, come Hitler, non avesse un'etica. Condannò la repressione di Praga del 1968, fu accusata di negazionismo della rivoluzione d'ottobre, fuggì in Australia, abbandonò il marxismo e qualsiasi altro -ismo, a New York ereditò la cattedra di Hannah Arendt, appoggiò il progetto liberale dell'Unione europea, fu amica e sostenitrice di George Soros e biasimò duramente i partiti tradizionali, incapaci di capire la crisi della democrazia, di rinnovarsi e di offrire soluzioni, definì il terrorismo islamico un nuovo nazismo, incoraggiò l'Europa a essere ospitale e caritatevole coi migranti, si dichiarò nemica irriducibile di Viktor Orbán, di ogni sovranismo e ogni populismo. Era uscita di casa ragazzina - nonostante il pericolo di essere arrestata dai nazisti, perché la libertà non è sicurezza - e non rincasò mai più.

AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova • Corso Buenos Aires 81 r

€ 2 in Italia — Martedì 23 Luglio 2019 — Anno 155°, Numero 201 — ilsole24ore.com

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1 C. 1, DCB Milano

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani
Decreto crescita: guida agli incentivi per professionisti e imprese
—a 0,5 euro oltre al quotidiano

Giovedì
Dai Bitcoin a Libra: viaggio nel mondo delle criptovalute fra regole e rischi
—a 0,5 euro oltre al quotidiano

I CONTRIBUTI A FONDO PERDUTO. PER MOLTI MA NON PER TUTTI.
Contatta lo specialista
Gruppo FINSERVICE.com

FTSE MIB 21735,70 +0,44% | SPREAD BUND 10Y 200,40 +8,30 | €/$ 1,1215 -0,10% | BRENT DTD 62,09 +1,47% | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

Le imprese: autonomia per più efficienza, ma va tutelata l'unità

CONFINDUSTRIA

Le confederazioni regionali approvano una linea unitaria: equità e solidarietà

Boccia: una riforma nell'interesse di tutti Il Paese non va indebolito

Il vicepresidente Pan: «Chance per i territori e occasione per le Regioni»

«L'autonomia differenziata può rappresentare un fattore di efficienza e competitività per i territori interessati e per l'intero Paese, nel rispetto dell'unità nazionale». Nell'infuocato dibattito sul progetto di riforma del governo scende in campo la Confindustria: una maggiore autonomia «può accrescere le condizioni di competitività dei territori e costituire l'occasione per le Regioni virtuose di incrementare l'efficienza complessiva del sistema pubblico» ha detto Stefan Pan, vicepresidente della confederazione e responsabile per le politiche di coesione territoriale.

Le Confindustrie regionali hanno adottato una linea comune, «articolata in varie proposte, per rendere il trasferimento delle funzioni coerente con i valori costituzionali e le esigenze del mondo produttivo» spiega Pan. E il presidente di Confindustria Boccia ha annunciato che «a breve» il documento sarà pubblico, «nella speranza di dare un contributo ad una vicenda che non deve indebolire il Paese e deve essere nell'interesse di tutti». Un comunicato di Viale dell'Astronomia ha indicato alcuni principi del documento: efficienza, solidarietà, equità.

Nicoletta Picchio —a pag. 3

Governo, chiarimento in alto mare Conte convoca le parti sociali

MAGGIORANZA DIVISA

Tensioni su autonomie, Tav e inchieste ma il premier rilancia sul fisco

Il tema dell'autonomia continua ad agitare la maggioranza, all'inizio di una settimana che sarà decisiva per le sorti del governo. Cruciali anche i fronti delle inchieste giudiziarie e della Tav con le accuse leghiste al ministro Toninelli. Intanto il premier Giuseppe Conte convoca per il 25 luglio le parti sociali per il confronto sul fisco.

—Servizi a pagina 2

LE FRIZIONI TRA GLI ALLEATI

VELO ALZATO SULLA FINZIONE DELLA LEGA UNA E TRINA

di **Roberto D'Alimonte**

C'è voluta l'autonomia per alzare il velo sulla grande finzione della politica italiana.

Fino a oggi Matteo Salvini ha fatto credere che esista una sola Lega, una Lega nazionale, nata nel momento in cui si è andati a votare nel 2018. Quella Lega in realtà non è mai esistita. Era ed è semplicemente un simbolo elettorale. La realtà è che le Leghe sono sempre state tre. La prima si chiama ancora Lega Nord per l'Indipendenza della Padania, creata da Bossi nel 1991.

—Continua a pagina 14

CONCESSIONI

Spiagge d'Italia. Sono quasi 7.500 i chilometri di costa in Italia dei quali circa 5mila quelli balneabili (nella foto Sperlonga)

Spiagge, in arrivo rating e Albo

DEMANIO

Un albo di iscrizione degli stabilimenti balneari, l'assegnazione di un rating (punteggio) sulla qualità dei servizi e sulle attività, compresa tenuta e manutenzione ambientale dei litorali. Sono alcune delle novità previste dal decreto predisposto dal ministro del Turismo Gian Marco Centinaio per disciplinare le concessioni demaniali delle coste italiane. Il testo del decreto è già stato illustrato nelle sue linee essenziali alle autorità europee. L'obiettivo è disinnescare una procedura d'infrazione della direttiva Bolkestein, che impone di assegnare le concessioni con una gara. L'Italia invece ha concesso una proroga di 15 anni agli attuali gestori di lidi e bagni.

Bartoloni e Mobili —a pag. 6

RAPPORTI

Turismo, come intercettare i viaggiatori in cerca di qualità

—alle pagine 29-32

PANORAMA

FONDO INTERBANCARIO

Carige, potrà servire il versamento di altri 300 milioni

Conto alla rovescia per il salvataggio Carige. Previste oggi tappe fondamentali per il futuro della banca. A Roma si svolgerà la riunione del Fitd (Fondo Interbancario di tutela dei depositi) per esaminare interventi della parte obbligatoria a sostegno di Carige (potrebbe dover sborsare altri 300 milioni) e il consiglio di gestione dello Schema volontario che darà l'ok alla conversione del bond. Domani il cda di Cassa Centrale Banca. —a pagina 10

ITALIA SPEZZATA IN DUE

Incendio doloso blocca i treni a Firenze, sospetti sugli anarchici

Laura Cavestri —a pagina 7

STRATEGIE

UniCredit, nel nuovo piano maxi ondata di esuberi

Dopo Deutsche Bank e SocGen, ora è la volta di UniCredit che potrebbe annunciare un'altra sforbiciata della forza lavoro. L'ipotesi è tagliare fino a 10mila posti e ridurre del 10% i costi. L'annuncio forse nell'ambito del piano strategico che verrà presentato in dicembre a Londra. —a pagina 10

TRASPORTI

Autostrade Serravalle nel mirino di Ferrovie Nord

Le Ferrovie Nord, (57,57% detenuto dalla Regione Lombardia), sono pronte a rilevare la maggioranza (52,9%) nella società autostradale Milano Serravalle in mano a Regione Lombardia. Nascerà il primo polo integrato della mobilità ferroviaria e stradale in Lombardia. —a pagina 12

DA OGGI IN EDICOLA

Fra delitti e cucina: l'estate diventa giallo-Sole

Parte l'estate in giallo del Sole 24 Ore che presenta da oggi in edicola per un mese «Aglio, olio e assassino» di Pino Imperatore. Il libro sarà in edicola a 1,99 euro più il prezzo del quotidiano. Protagonisti un ispettore di polizia, un commissario e due maestri della cucina napoletana in un intreccio fra misteri e sapori.

GIDIEMME
BREVETTI & MARCHI D'IMPRESA
"Tutelare i marchi e i brevetti, nell'era della globalizzazione, rappresenta un passo obbligato per tutte le imprese che decidono di immettere sul mercato un proprio prodotto innovativo o di imporsi sui loro concorrenti con un brand forte"
- Marchi
- Brevetti Modelli Design
- Diritti d'Autore
- Nomi a dominio
- Assistenza Legale
- Valorizzazione e Valutazione
- Contrattualistica
- Contraffazioni
- Corsi di formazione
- Naming
GIDIEMME S.R.L. • Sede Legale
Via Giardini 474/M • Direzionale 70 • 41124 Modena
Tel 059 353332 • Fax 059 354546
www.gidiemme.it • info@gidiemme.it

«Non sono il principe del male, Huawei più forte degli attacchi Usa»

INTERVISTA

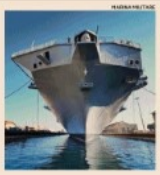
REN ZHENGFEI

Il fondatore del big cinese delle tlc: «Giù i ricavi, ma dal 2021 tornerà la crescita»

«Le sembro un principe del male? Le faccio paura?». Risponde ridendo Ren Zhengfei alla domanda sulla opportunità di riporre fiducia in una realtà come Huawei, che lui ha fondato nel 1987 e che da mesi è al centro del dibattito internazionale alimentato anche dall'arresto in dicembre in Canada di Meng Wanzhou, sua figlia e cfo del gruppo. Violazione dell'embargo con l'Iran l'accusa. Un pretesto per colpire Huawei sacrificandola sull'altare della guerra commerciale fra Usa e Cina la replica dell'azienda, con la convinzione che sulla supremazia tecnologica incarnata dal 5G si giocheranno i futuri equilibri mondiali. Huawei, big da 105 miliardi di dollari di fatturato nel 2018 (per il 48,4% da smartphone e tablet e per il 40,8% dal business delle reti), leader nelle costruzioni delle reti e numero due nella produzione di smartphone dopo Samsung – rappresenta il catalizzatore dello scontro. Zhengfei, nella sua prima intervista concessa ad alcuni media italiani, fra cui *Il Sole 24 Ore*, risponde alle accuse, che si tratti di scarsa trasparenza o di Trump che lo ha bollato come "Principe del male". **Andrea Biondi** —a pag. 5

MARINA MILITARE

Sulla portaerei Cavour 70 milioni per il decollo degli F35B



La portaerei Cavour, nave ammiraglia della flotta della Marina Militare da 27mila tonnellate, sta affrontando nell'Arsenale di Taranto la seconda fase dei lavori di ammodernamento che nella primavera del 2020 la porterà ad imbarcare gli aerei F35B dopo essere stata base degli AV-8B. Per l'Arsenale si tratta di una commessa da 70 milioni.

Domenico Palmiotti —a pag. 8

.salute
SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Dalle stazioni alle società sportive: defibrillatori ovunque per legge

Defibrillatori in aeroporti, stazioni, porti, a bordo di aerei, treni, navi, mezzi di trasporto pubblici e nelle società sportive. E poi formazione alla rianimazione fin dai banchi di scuola. È il contenuto della proposta di legge voluta - dopo tragici fatti che hanno coinvolto minori a scuola e in viaggio - dal primo firmatario e relatore Giorgio Mulè, deputato FI, e approvata all'unanimità in Commissione Affari sociali.

Nicoletta Cottone —a pag. 25

ristora INSTANT TEA

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Martedì 23 luglio 2019 | € 1,20

S. Brigida di Svezia
Anno LXXV - Numero 201

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 * Abbinamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20–a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1.20 – a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1.50– a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1.50 –a Terni e prov. e nella Riviera Adriatica (da Milano Marittima a S. Benedetto del Tronto): Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 – nella Riviera Tirrenica (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40

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

ristora INSTANT TEA

IL TEMPO di Oshø

Con un fiammifero si ferma l'Italia

Sabotate con liquido infiammabile a Firenze le cabine elettriche che guidano l'alta velocità
Treni in tilt fra Milano e Roma, è stato un lunedì drammatico. Nessuno proteggeva la linea

di **Franco Bechis**

Per mandare in tilt l'Italia basta una bottiglietta di alcol o di qualsiasi liquido infiammabile. Quella che una manina ha gettato all'alba di ieri su una cabina di cavi elettrici fra Rovezzano e Campo di Marte, alle porte di Firenze, provocando l'incendio che ha bloccato la linea dei treni ad alta velocità fra Milano e Roma provocando ritardi anche di quattro ore al traffico ferroviario e facendo cancellare molte corse durante la giornata. Un attentato che avrebbe potuto fare qualsiasi ragazzino dispettoso con una spesa di pochi euro in qualsiasi supermercato. (...)

segue → a pagina 2

Caso Siri, le intercettazioni di Arata

«Politici come le banche prima paghi e poi li usi»

Barbieri → a pagina 11

«Sono diversi dalla Lega»

Franceschini apre ai grillini Psicodramma al Nazareno

Solimene → alle pagine 4 e 5

Nessun accordo in vista con il Comune: c'è tempo solo fino a lunedì

Roma, mense scolastiche nel caos

Nuovo capitolo della polemica dei presidi romani contro il Campidoglio. Oggetto del contendere l'affidamento del servizio di ristorazione scolastica a ridotto impatto ambientale nei nidi romani e nelle scuole dell'infanzia comunali e statali, primarie e secondarie di primo grado. Non c'è l'accordo sulle competenze e le mense di Roma finiscono di nuovo nel caos.

Conti → a pagina 17

Buona TV a tutti

Tempation Island anche d'inverno

di **Maurizio Costanzo**

→ a pagina 23

LCmobility
ELEVAZIONE • MOBILITÀ • COMFORT
PARTNER GARDENIA LIFT
Numero Verde 800 913101
www.lcmobility.it
info@lcmobility.it
PREVENTIVI E SOPRALLUOGHI GRATUITI E SENZA IMPEGNO
Soluzioni per abbattimento barriere architettoniche (L.104/92)
› MONTASCALE
› PEDANE
› AUSILI PER LA MOBILITÀ
› MINI ASCENSORI
PER INTERNI ED ESTERNI

Indecoroso slalom fra erbacce e buche nel cimitero di Prima Porta

Vietato pregare per il caro estinto

Buzzelli → a pagina 16

Martedì 23 Luglio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 172 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerto indicisibile con Marketing Oggi (IndiaOggi € 1,20 + Marketing Oggi € 0,50)

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 Francia € 2,50 €2,00*
* A Salerno e provincia, in abbinamento esclusivo con La Città di Salerno a € 1,30

CONVINZIONI RELIGIOSE

Il datore di lavoro può trattare i dati per mensa e permessi

Cicccia Messina a pag. 27

PDL BIPARTISAN AL SENATO

Stop alle aste via web sul cibo e al doppio ribasso con la gdo

Chiarello a pag. 31

DM LAVORO SU INDENNITÀ

Vittime sul lavoro Aumenta l'una tantum per i familiari

Cirioli a pag. 32

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

E-fattura *- La risposta delle Entrate sull'adesione alla consultazione*

Beni alimentari *- La pdl che dice basta alle aste via web e al doppio ribasso*

Infortuni *- Il dm del Lavoro sulle indennità 2019*

IO ONLINE

Gli M5s hanno fatto bene a votare la Von der Leyen al vertice della Commissione Ue perché è come loro

Dario Fertilio a pag. 8

www.italiaoggi.it

ItaliaOggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA

IL NUOVO NUMERO DI CLASS

Dati fiscali a rischio verifiche

Fatturazione elettronica, i contribuenti che non aderiranno al servizio di consultazione gratuita offerto dalle Entrate potrebbero finire nella black list

Tutelare la riservatezza dei propri dati aziendali può esporre al rischio di una verifica fiscale. È quello che potrebbe accadere a tutti i contribuenti che, entro il prossimo 31 ottobre, non esprimeranno il consenso all'adesione ai servizi di consultazione delle fatture elettroniche messo a loro disposizione, gratuitamente, dalle Entrate. Così una pubblicata nel sito internet dell'Agenzia lo scorso 19 luglio.

Bongi a pag. 26

PRODOTTI PER LA CASA

Il discount danese Normal pronto a espandersi anche in Italia

Sottilaro a pag. 17

Ho cercato di spiegare a uno straniero la politica italiana. Ma non ce l'ho fatta

di Pierluigi Magnaschi

Un mio amico americano, che da tempo lavora in una grande istituzione pubblica statunitense a costruire analisi e scenari per l'Estremo Oriente, di rientro dal Far East ha fatto scalo a Milano per una cena con me. Non ci ha messo molto a chiedermi delle informazioni di prima mano sulla politica italiana, un paese che lui non monitorizza professionalmente ma del quale resta interessato. Va detto, per liberarsi subito dalle interessate e in fondo anche mortificanti narrazioni capitoline, che ai problemi italiani lo statunitense medio non è per

continua a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

La lotta contro le fake news *è stata apparentemente dichiarata. In molti paesi sono già stati allestiti organismi, con dirigenti lautamente pagati. Molto meglio esercitare il lettore allo sminamento. In effetti le fake news (cioè le balle) si fanno scoprire da sole. Se uno dichiara che la terra è piatta, si autoridicolizza. Più sottile invece è la guerra contro le* fake truths *(cioè le quasi balle) che, per essere neutralizzate, esigono più attenzione e senso critico. Prendiamo un fatto di questi giorni: l'autodenuncia del terzo uomo dell'incontro al Metropol di Mosca. Un grande giornale dice, nel titolo, che è «un ex dirigente della Margherita», cioè di un partito-meteora, da tempo defunto. È come dire che non ha partito. Invece* **Francesco Vannucci** *è poi confluito nel Pd. Non metterlo nel titolo (ma è stato messo nel testo, sia pure alla 16ma riga) significa nascondere una verità politica. L'altro grande giornale, quello di solito più equilibrato, fa peggio: non parla di Pd sia nel titolo sia nel testo.*

I MIGLIORI STRUMENTI PER FINANZIARE LA VOSTRA FORMAZIONE

CONTO FORMAZIONE DI SISTEMA
DEDICATO ALLE MICRO E PICCOLE IMPRESE

emanazione di avvisi e progetti quadro al fine di finanziare piani formativi per 30 milioni di euro nel 2019
» AVVISO 1/2019 € 5.5 milioni
» AVVISO 2/2019 € 2.5 milioni
» AVVISO 3/2019 € 2.5 milioni
» nuovi avvisi in arrivo...

CONTO FORMAZIONE DI IMPRESA
PENSATO PER LE MEDIO-GRANDI IMPRESE
CONTO FORMAZIONE DI RETE
IDEATO PER I GRUPPI DI IMPRESE (IMPRESA UNICA)

accesso alle risorse accantonate sui propri conti ed erogazione della formazione in tempi molto brevi

IL FONDO CHE FINANZIA LA FORMAZIONE DELLE IMPRESE ADERENTI

VISITA WWW.FORMAZIENDA.COM PER MODALITÀ DI ADESIONE E APPROFONDIMENTI

FORMAziendа® FONDO PARITETICO INTERPROFESSIONALE NAZIONALE PER LA FORMAZIONE CONTINUA

INSIEME PER CRESCERE

via Olivetti 13 26013 Crema (CR)
Tel. 0373 472168 Fax 0373 472163
info@formazienda.com www.formazienda.com
@Formazienda Fondo Formazienda

Con guida «Come pagare meno tasse sui nuovi investimenti» a € 5,50 in più; Con guida «Modello 730 e redditi 2019» a € 6,00 in più; Con «Codice del Lavoro» a € 12,90 in più.

1.943.000 lettori (dati Audipress 2019/I)

QN Quotidiano Nazionale

QN ENIGMISTICA IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

MARTEDÌ 23 LUGLIO 2019 | € 1,50 | Anno 161 - Numero 201 | QN Anno 20 - Numero 201 | www.lanazione.it

NAZIONALE

EURO Spin

INIZIATIVA PER UN USO CONSAPEVOLE DELLA RETE INTERNET

Per 24 ore senza cellulari La Toscana vara il detox day

CIARDI ■ A pagina 18

EURO Spin

Governo sbugiardato, il lavoro cala

Boom dei cassintegrati a zero ore. Ma per Di Maio sono tutti occupati

MARIN e MARMO ■ Alle pagine 2 e 3

SPANO, G. ROSSI e POLIDORI ■ Alle pagine 6 e 7

IL CASO BIBBIANO

LA POLITICA ELETTROCHOC

di MICHELE BRAMBILLA

A BIBBIANO non c'è uno scandalo: ce ne sono due. Il primo è quello di cui si occupano la magistratura – che conduce le indagini – e i giornali, che ne danno conto. Il secondo è la vergognosa strumentalizzazione che ne viene fatta dalla politica (o meglio, da una parte della politica). Com'è noto, fra gli arrestati c'è anche un sindaco del Pd. Gli viene contestato un ruolo marginale, ma comunque un ruolo: ed è ovvio che se ne parli.

■ A pagina 4

ASSALTO ALLA TAV

IL PAESE BLOCCATO

di AGNESE PINI

ALLA FINE gli anarchici ci sono riusciti. Hanno dovuto attendere il 2019, un pelino fuori tempo massimo forse, ma tant'è: hanno bloccato il Paese. È bastato pochissimo: quanto andato in scena ieri a Firenze – 74 treni in tilt per colpa di tre centraline incendiate nella notte – lo dimostra con sprezzante evidenza. Diavolina, carta, liquido infiammabile: non c'erano hacker a piratare sistemi informatici complessi, qui si è trattato di un sabotaggio vecchia maniera.

■ A pagina 6

NUOVO CASO A BIBBIANO

False accuse al papà Bambini affidati solo alla madre gay

REVERBERI e servizi ■ Alle p. 4 e 5

RISSA A SINISTRA

Aprire ai grillini? Il Pd si rispacca, Di Maio infierisce

COPPARI ■ A pagina 9

SÌ AI DOMICILIARI

Formigoni a casa «Ha capito i suoi errori»

GIORGI ■ A pagina 8

AGGRESSIONI A VARESE

Stuprate 4 donne Preso il maniaco dei distributori

RIGANO ■ A pagina 11

IL NUOVO FILM

Pupi Avati «Vi presento il Diavolo»

BERTUCCIOLI e MAIOLI ■ A p. 27

«COME LADY D»

Sharon Stone «Scaricata dopo l'ictus»

BOLOGNINI ■ A pagina 13

Oggi a € 1,50 con Salute

Martedì 23 luglio 2019
Anno 44 - N°173

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari* | Direttore *Carlo Verdelli*

MD

L'Italia paralizzata il governo anche peggio

L'attentato Firenze, tre roghi alla centralina dell'Alta Velocità. Treni fermi, ritardi fino a 4 ore Rivendicazione degli anarchici insurrezionalisti nel giorno della condanna a ventisei militanti

La politica Cresce la tensione nella maggioranza Tav: il premier Conte apre, entro il 26 la proroga Macron attacca Salvini: "Ha saltato il vertice sui migranti". La replica: "Non prendo ordini"

▲ **La lunga attesa** Forti ritardi sulla linea ferroviaria dell'Alta velocità per l'incendio doloso di una cabina elettrica alle porte di Firenze ALESSANDRO SERRANÒ / AGF

LETTERE AL QUIRINALE

Caro Presidente ti scrivo

12 mila messaggi l'anno: Mattarella, che oggi compie 78 anni, risponde, in alcuni casi, personalmente Giovani, lavoro, migranti, scuola fra i temi più trattati Ma c'è anche spazio per la musica e il calcio E per storie belle di un'Italia che funziona nonostante tutto

di **Concetto Vecchio**
● *alle pagine 10 e 11*

L'analisi

Il Paese senza normalità

di **Sergio Rizzo**

Si dovrà chiarire se per mandare in tilt l'alta velocità, spezzare l'Italia in due e gettare nel panico sotto una calura insopportabile centinaia di migliaia di persone «è bastata una sigaretta», come dice un sito anarchico. Di sicuro è andata in fumo ancora una volta la normalità. Se una cabina elettrica rappresenta il ganglio vitale per il funzionamento ordinato di un Paese sviluppato, è normale che sia adeguatamente difesa dagli atti di sabotaggio. Se invece è sufficiente «una sigaretta» per far saltare un sistema che dovrebbe essere protetto come in un bunker, la cosa non è normale.

● *continua a pagina 29, servizi di* **Berizzi, De Luca, De Marchis Giacosa, Ginori, Griseri, Messina Montanari, Serranò e Tonacci**
● *alle pagine 2, 3, 4, 6, 7 e 14*

I verbali

Arata sponsor di Siri "Ne ho parlato anche con Berlusconi e Letta"

di **Palazzolo** *e* **Vincenzi**
● *a pagina 9*

▲ **Indagato** Armando Siri, 47 anni

Il reportage

Nel cuore di Bibbiano l'ultimo bersaglio dell'onda sovranista

di **Matteo Pucciarelli** ● *a pagina 13*
con L'Amaca di **Serra** ● *a pagina 28*

a cura di JOHN STACHEL

L'ANNO MEMORABILE DI EINSTEIN

I CINQUE SCRITTI CHE HANNO RIVOLUZIONATO LA FISICA DEL NOVECENTO

Una raccolta dei cinque più significativi contributi di Albert Einstein alla scienza moderna, pubblicati nel 1905, un anno destinato a cambiare per sempre la storia della fisica.

www.edizionidedalo.it / f

I funerali a Milano

Borrelli, all'addio si ritrova il pool Di Pietro isolato

di **Giampaolo Visetti**

● *a pagina 17*

"Sarà a prova di spie"

Mister Huawei "Sfido gli Usa con il mio 5G"

di **Filippo Santelli**

● *a pagina 23*

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ

Tendenze Il boom italiano degli studenti con le stellette
FRANCESCO SEMPRINI – P. 23

Avati "Il signor Diavolo è un horror Anni 50"
FULVIA CAPRARA – P. 24

Calcio La Juve sbarca in Cina Domani l'amichevole con l'Inter
ANTONIO BARILLÀ – P. 35

MD

LA STAMPA

MARTEDÌ 23 LUGLIO 2019

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.200 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

MD

TRENI CANCELLATI E RITARDI FINO A 240 MINUTI. SALVINI: I VIOLENTI IN GALERA. CONTE: PRONTO A DIRE SÌ ALLA TAV

L'Italia spezzata dagli anarchici

Collasso dell'Alta velocità per un rogo doloso a Firenze: le centraline incendiate non erano protette

UNA GALASSIA DI ESTREMISTI

IL PERICOLO DELLA LUMACA

CESARE MARTINETTI

L'attentato di Firenze è un atto troppo grave per finire in una stucchevole querelle politica. Per il danno patito da migliaia di viaggiatori e per l'effetto simbolico che ha nella storia d'Italia la parola «anarchici» accostata - a torto e a ragione - a quella di «attentato».

Per di più il bersaglio di ieri era una centralina dell'alta velocità, che da almeno vent'anni è diventata il totem di tutte le opposizioni, rappresentativo di un «No» che va ben oltre la polemica contro la Torino-Lione. È un no di sistema e al sistema.

È una guerra che viene combattuta dalla galassia anarchica nazionale e internazionale costituita da gruppi diversi, spesso in polemica fra loro e con forme di lotta differenti. Ma sono l'esercito clandestino di una forma di terrorismo che non ha come obbiettivo la conquista leninista del potere, come le Brigate rosse negli anni Settanta, ma la diffusione caotica di sabotaggi in situazioni sociali sensibili, dimostrazioni di contropotere territoriale, denuncia dei Centri per i migranti, lotta contro gli sfratti e nelle carceri.

Sono cellule e gruppi sparsi in tutt'Italia, ma principalmente a Nord. A Firenze ieri era attesa la sentenza per vari attentati, tra cui una bomba contro la libreria di CasaPound: tre anarchici sono stati condannati a oltre nove anni di carcere.

CONTINUA A PAGINA 23

LAPRESSE

Inquirenti e operai vicino alla centralina dell'Alta velocità data alle fiamme nei pressi della stazione di Firenze Rovezzano

Attentato alla linea dell'Alta velocità: tre incendi dolosi vicino a Firenze dividono in due l'Italia per ore. Treni cancellati e ritardi fino a 240 minuti. Gli inquirenti seguono la pista anarchica. Conte pronto al sì alla linea Torino-Lione. BARONI, CORBI, LOMBARDO, SORGE E TROPEANO – PP. 2-5

LE CONDANNE PER L'ATTENTATO DEL 2017

Il maxiprocesso e la vendetta: "Gesto di amore e di rabbia"

NICCOLÒ ZANCAN – P. 3

CONTRO LO STATO DA NORD A SUD

Una serie di attacchi con pacchi bomba e bottiglie incendiarie

LODOVICO POLETTO – P. 4

I SINDACATI: ATTO CONTRO IL PAESE, SARÀ BATTAGLIA

Unicredit pronta a nuovi tagli A rischio 10 mila posti di lavoro

L'Amministratore delegato Jean Pierre Mustier prepara il nuovo piano strategico di Unicredit che sarà presentato a Londra il prossimo 3 dicembre. Bloomberg: a rischio 10 mila posti di lavoro. La banca per ora non commenta. Ma i sindacati annunciano battaglia: atto violento contro il Paese, se queste indiscrezioni saranno confermate stavolta si fa a cazzotti. SPINI – P. 18

REN ZHENGFEI: SOPRAVVIVEREMO AGLI USA

Il capo di Huawei "Sbagliate, non sono il principe del male"

BRUNO RUFFILLI
INVIATO A SHENZEN

«Ora che mi vede da vicino, le sembro davvero un principe del male?». Ren Zhengfei sorride: se non paura, certo incute timore. 74 anni, un passato nell'Esercito della Liberazione, ha un'espressione imperscrutabile. – P. 11

STAMPA PLUS ST+

LA CRISI NEL GOLFO

MASTROLILLI E OTTOLENGHI

Teheran: catturate 17 spie della Cia Ma Trump smentisce

P. 10

CON UN COMMENTO DI RIOTTA - P. 23

IL CASO

ANDREA CHATRIAN

L'epopea dell'alpinista salvato in Pakistan "Vivo grazie all'amico"

P. 12

LE STORIE

MIRIAM MASSONE

Torino, il bijoux nasconde un impianto acustico

P. 27

EDOARDO VENDITTI

Langhe, le cascine restaurate diventano alberghi

P. 27

BUONGIORNO

La strada perfetta

MATTIA FELTRI

In questi giorni ostinatamente luttuosi, tutti abbiamo trascurato colpevolmente Ágnes Heller. Aveva novant'anni, amava nuotare, venerdì si è immersa nel lago Balaton e non è tornata. Era nata ebrea a Budapest nel 1929. Durante la Seconda guerra mondiale, il padre - che aveva rifiutato la conversione al cattolicesimo con cui forse sarebbe scampato ad Auschwitz, e da cui infatti non scampò - la incoraggiava a uscire anche se era rischioso perché la libertà non è la sicurezza. Fu rinchiusa nel ghetto ebraico. La salvò l'arrivo dei russi. Divenne allieva del filosofo György Lukács e come lui criticò lo stalinismo e appoggiò la rivoluzione ungherese del 1956. Lukács fu deportato in Romania, lei fu espulsa dall'Università. Analizzò l'etica di Lenin e si persuase che Lenin, come Hitler, non avesse un'etica. Condannò la repressione di Praga del 1968, fu accusata di negazionismo della rivoluzione d'ottobre, fuggì in Australia, abbandonò il marxismo e qualsiasi altro -ismo, a New York ereditò la cattedra di Hannah Arendt, appoggiò il progetto liberale dell'Unione europea, fu amica e sostenitrice di George Soros e biasimò duramente i partiti tradizionali, incapaci di capire la crisi della democrazia, di rinnovarsi e di offrire soluzioni, definì il terrorismo islamico un nuovo nazismo, incoraggiò l'Europa a essere ospitale e caritatevole coi migranti, si dichiarò nemica irriducibile di Viktor Orbán, di ogni sovranismo e ogni populismo. Era uscita di casa ragazzina - nonostante il pericolo di essere arrestata dai nazisti, perché la libertà non è sicurezza - e non rincasò mai più.

IN EDICOLA

IL NUOVO NUMERO DI CLASS

Dollaro e Cina mettono all'angolo Tiffany

Negli ultimi 12 mesi il titolo del big dei gioielli ha ceduto oltre il 30%

Gibellino in *MF Fashion*

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Ancora in frenata il pil della Germania

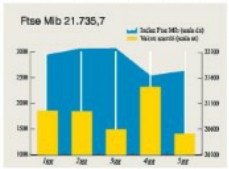
Per il secondo trimestre la Bundesbank stima un'altra contrazione

Zangrandi a pagina 3

Anno XXXII n. 144
Martedì 23 Luglio 2019
€2,00 Classeditori

IN EDICOLA

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN



BORSA +0,44% 1€ = $1,1215

BORSE ESTERE		
Dow Jones	27.151	▼
Nasdaq	8.197	▲
Tokyo	21.417	▼
Francoforte	12.399	▲
Zurigo	9.822	▼
Londra	7.515	▲
Parigi	5.597	▲
VALUTE-RENDIMENTI		
Euro-Dollaro	1,1215	▼
Euro-Sterlina	0,8997	▲
Euro-Yen	121,03	▲
Euro-Fr.Sv.	1,1007	▼
Btp 10 Y	1,3546	▲
Bund 10 Y	-0,4689	▼
FUTURE		
Euro-Btp	139,06	▼
Euro-Bund	171	▲
US T-Bond	155,09	▲
Ftse Mib	21.735	▲
S&P500 Cme	2.988	▼
Nasdaq100 Mini	7.909	▼

SVOLTA NELLA CLASSIFICA *FORTUNE GLOBAL* LE AZIENDE DEL PAESE ASIATICO SUPERANO QUELLE USA

La Cina sorpassa gli Stati Uniti

Tra le top 500 per la prima volta Pechino ha più aziende di Washington: 129 a 121. Vent'anni fa erano solo 8. Intanto il Nasdaq di Shanghai parte a razzo: per le 25 quotate rialzo medio del 140%

(Corvi a pagina 11)

NO COMMENT DELLA BANCA. I PROBABILI TAGLI RIENTREREBBERO NEL PIANO CHE SARÀ PRESENTATO A DICEMBRE

Unicredit prepara 10 mila esuberi. No dei sindacati

Allarme di Sileoni (Fabi): sul rinnovo del contratto dei bancari ci sono cinque ostacoli nascosti

(Bodini, Cervini e Sileoni alle pagine 2 e 4)

FOCUS OGGI

Sui giochi l'Agcom finisce nel mirino dei 5 Stelle

Il Movimento contesta le linee guida dell'autorità sul divieto della pubblicità per azzardo e scommesse

Pira a pagina 9

IL ROMPI*SPREAD*

Il sindaco di Pesaro: «Salvini e Di Maio come Sandra Mondaini e Raimondo Vianello». Nel senso che stanno sempre in tv.

ACCORDO FATTO

La Lombardia girerà il 52,9% della Serravalle a Ferrovie Nord

(Follis a pagina 12)

SINERGIE

Nei pagamenti nasce asse tra Eni e Poste Italiane

(Messia a pagina 12)

DEUTSCHE BANK

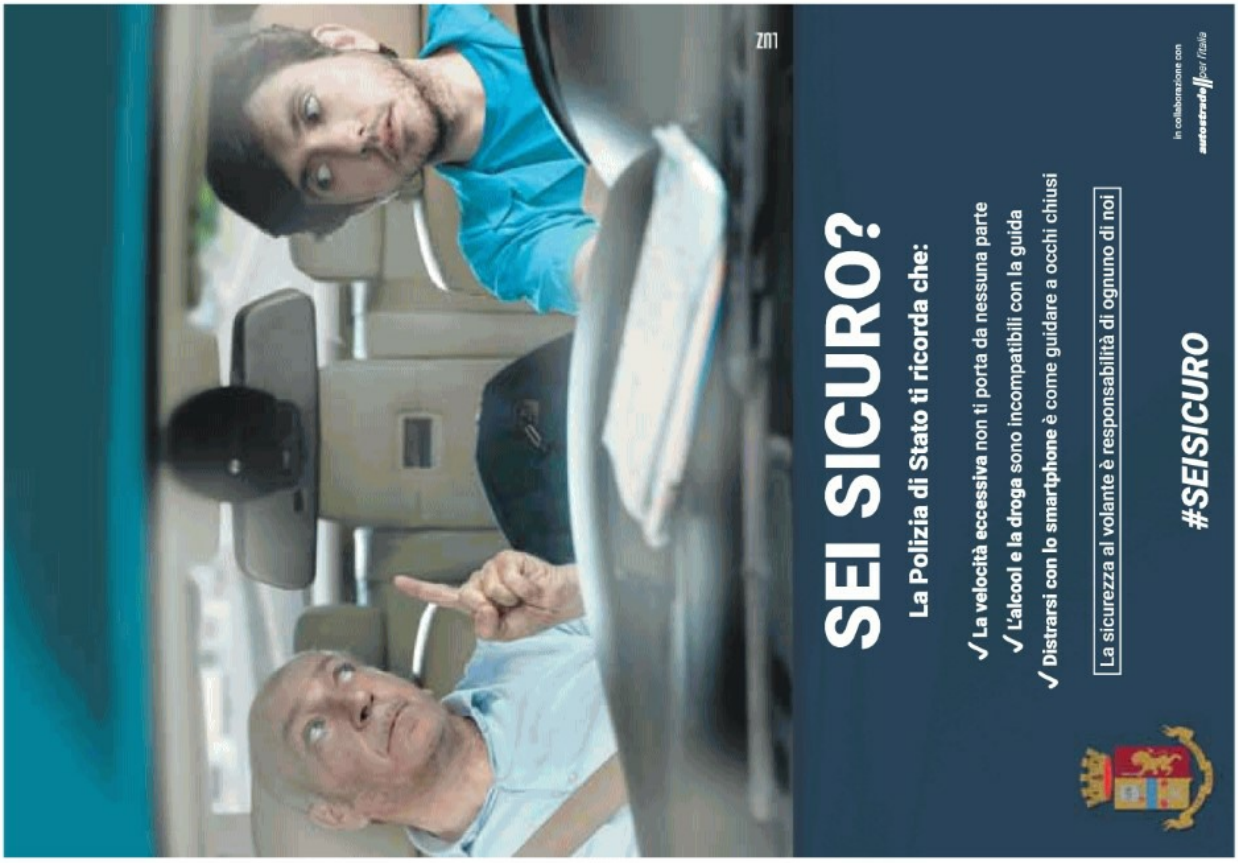
La rivoluzione del ceo Sewing al test dei deflussi record

(Carosielli a pagina 3)

CREDITI LEASING

Ubi vende sofferenze al Credito Fondiario

(Gerosa a pagina 2)



La Repubblica

Primo Piano

ASSOPORTI ASSOCIAZIONE DEI PORTI ITALIANI

Assoporti raggruppa le Autorità di sistema portuale che gestiscono per conto dello Stato, i principali porti del Paese

Assoporti raggruppa le Autorità di sistema portuale che gestiscono per conto dello Stato, i principali porti del Paese

Le AdSP protagoniste di Italian Port Days 2019

L'Italia dei porti al Transport&Logistic di Monaco di Baviera

Tra le sfide dei porti italiani - digitalizzazione, cambiamento climatico, automazione. In questa chiave l' associazione sta lavorando con gli associati su tutte le priorità da affrontare nel prossimo futuro. Recentemente in sede ESPO (European Sea Ports Organization) l' Associazione ha avuto modo di discutere proprio sulla centralità dei porti nel dibattito sulla blue economy e sull' innovazione tecnologica. Per questo, occorre essere presenti in prima linea e gestire i cambiamenti del nuovo mondo. Il primo di questi, considerando l' evidente situazione dei cambiamenti climatici che stiamo vivendo, riguarda la sostenibilità. Ciò significa cambiare i vecchi metodi, usare nuove risorse, usare la nuova tecnologia. Una nuova tecnologia che fa, essa stessa, parte del nostro nuovo mondo. Viviamo una fase in cui ogni approccio alla vita quotidiana è interessato dal cambiamento. Così anche la forza lavoro del futuro dei porti italiani sarà diversa; il compito dei porti è dunque quello di prepararsi per essere in grado di gestire questi cambiamenti e non quello di limitarsi a vi- verli. Ciò significa cambiare paradigma: ad esempio ritenere l' utilizzo dell' alta tecnologia un vantaggio a favore di una vita migliore per i lavoratori di domani, non uno svantaggio. I porti di nuova generazione saranno gestiti diversamente, ma il capitale umano sarà ancora necessario. Il cambiamento riguarderà solo l' addestramento della forza lavoro; e questo po- trà avere effetti positivi. Pertanto, è chiaro che le persone debbono restare al centro del nuovo mondo e dei nuovi porti. La visione dell' Associazione è quella di un porto tecnologicamente avanzato che si prenda cura della sostenibilità e dei cambiamenti in atto, e che si rifletta in una qualità di vita migliore per chi vi lavora. Per quanto riguarda, invece, il tema degli investimenti esteri, l' Associazione ritiene sia sempre positivo instaurare relazioni commerciali in generale. In questo contesto rientra anche la Via della Seta e i rapporti con il Far East. In realtà, come noto, da oltre duemila anni l' Italia è da sempre aperta alle relazioni commerciali con il resto del mondo. Oggi, in particolare, l' Associazione continua a mantenere i rapporti tra i nostri Paesi che risalgono al 1200 attraverso la Via della Seta. La penisola italiana è attraversata da quattro corridoi Europei [Baltico Adriatico (dalla Polonia ai porti di Venezia, Ravenna e Trieste); Mediterraneo (dalla Spagna ai porti di Venezia, Trieste e Ravenna); Reno- Alpi (da Olanda e Belgio fino al porto di Genova); Scandinavia- Mediterraneo (dalla penisola scandinava ai porti di Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno, Messina, Catania, Augusta, Palermo, Taranto e Gioia Tauro)]. La rete transeuropea offre ai porti italiani opportunità di collegamento con i territori dell' Unione Europea rapidi ed efficienti che estendono le aree di mercato contendibili. La posizione dell' Italia è tale da costituire accesso previlegiato al tessuto connettivo euro- mediterraneo. Ciò costituisce una leva logistica competitiva per l' integrazione della "Belt & Road Initiative" rispetto alle supply chain dirette verso l' Europa e il Nord Africa. Il valore aggiunto dell' Italia è la possibilità di agire su cluster integrati composti dall' insieme di infrastrutture portuali, ferroviarie e stradali interconnesse a supporto delle supply chain delle attività commerciali e industriali. Già oggi il tessuto economico cinese in Italia conta la presenza di numerosi gruppi cinesi per un valore

di circa 8/ 9 MLD di euro di investimenti, con giro d' affari di 13/ 14 MLD di euro. Le imprese cinesi in Italia danno lavoro a molte persone di cui circa l' 85% sono risorse umane locali. Questo rappresenta un duplice volano di sviluppo: da un lato è un fattore cruciale per l' omogeneizzazione dei sistemi economico- produttivi; dall' altro è fattore fondamentale per bilanciare e riequilibrare i flussi di traffico tra Italia e Cina. Queste opportunità non sfuggono agli addetti ai lavori e, nell' ottica di una reciproca utilità, si auspica un coinvolgimento delle imprese cinesi in attività produttive e logisti- che da svolgersi direttamente nell' ambito dei porti italiani. In particolare alle vaste aree riconvertibili a finalità produttive in porti strategici dal punto di vista logistico come, ad esempio, Gioia Tauro e Taranto, cosi come in tutti gli altri porti do- ve sono presenti aree portuali e retroportuali per la possibile implementazione di attività industriali e di servizi logistici ad elevato valore aggiunto che, unitamente alle mere attività di transhipment, possono offrire base privilegiata per la distribuzione in Europa e nel bacino del Mediterraneo di prodotti finiti o semifiniti. Ugualmente per quanto riguarda la gestione operativa di terminal portuali e logistici, si attende una sempre più intensa collaborazione tra le imprese italiane e cinesi per favorire la presenza di operatori cinesi in questi terminal nella misura in cui tale presenza possa contribuire alla crescita dei traffici. Gli investimenti in infrastrutture portuali e logistiche costituiscono opportunità nella misura in cui gli stessi siano sostenuti da accordi commerciali. Assoporti confida che tale auspicio sia una florida realtà per entrambi i Paesi.

La Repubblica

Primo Piano

LANCIATA INIZIATIVA CHE COINVOLGE LA PORTUALITÀ ITALIANA

Le AdSP protagoniste di Italian Port Days 2019

Le autorità di sistema portuale hanno lanciato un' iniziativa comune di collegamento con i territori circostanti nello stesso periodo, adottando un unico logo e slogan. Si tratta di eventi, incontri e visite presso le strutture portuali volte ad informare coloro che vivono intorno ai porti, con l' obiettivo di avvicinare le popolazioni alla vita e cultura portuale. L' idea ha riscosso un' adesione molto numerosa, che indica i giorni nel corso dei quali i porti saranno aperti al territorio. E' stato anche adottato un logo e uno slogan (in fase di registrazione) che sarà utilizzato per gli eventi. Il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, inoltre, ha dato il proprio sostegno morale valutando positivamente l' intento dell' iniziativa. Si pensa già di presentare il progetto come "Autorità di Sistema Portuale Italiane" al prossimo concorso promosso dall' Organizzazione Europea dei Porti (ESPO) in tema di rapporto porto- città. Ed è stato proprio nel giorno prima dell' avvio dei lavori della Conferenza di ESPO, che Assoporti, per la prima volta in Italia nel porto di Livorno nei giorni 23 e 24 maggio scorsi, ha tenuto un incontro di chiusura di quest' iniziativa. Per il lancio dei lavori di Italian Port Days, Assoporti, nella persona del Suo Presidente, Daniele Rossi, ha altresì tenuto una Conferenza Stampa lo scorso 6 maggio, presso gli uffici dell' Associazione.

Assoporti raggruppa le Autorità di sistema portuale che gestiscono per conto dello Stato, i principali porti del Paese

Le AdSP protagoniste di Italian Port Days 2019

L'Italia dei porti ai Transport&Logistic di Monaco di Baviera

La Repubblica

Primo Piano

L' Italia dei porti al Transport&Logistic di Monaco di Baviera

Assoporti raggruppa le Autorità di sistema portuale che gestiscono per conto dello Stato, i principali porti del Paese

Le AdSP protagoniste di Italian Port Days 2019

L'Italia dei porti al Transport&Logistic di Monaco di Baviera

Monaco di Baviera: L' Associazione dei Porti Italiani traccia il bilancio della partecipazione alla più grande fiera della logistica del mondo che si è tenuta a Monaco di Baviera la scorsa settimana. I dati dicono che la fiera ha raggiunto nuovi valori record in un' edizione in cui gli argomenti principali hanno riguardato i rapporti con la Cina e l' intelligenza artificiale. Transport Logistic ha confermato il suo ruolo di maggiore centro logistico intermodale del mondo: c' erano 2.374 espositori, con un aumento del 10 per cento, e circa 64.000 visitatori, con un aumento del 5 per cento", ha riferito Stefan Rummel, Managing Director di Messe München, Ente organizzatore della manifestazione.. In questo contesto anche quest' anno i porti italiani si sono presentati alla più grande manifestazione della logistica in Europa. Una presenza importante dei porti italiani, con un' agenda fitta di incontri e visite. Tra gli altri, la visita della delegazione del Porto di Shenzhen con la relativa associazione governativa avvenuta all' apertura della fiera, con tutti i rappresentanti dei porti presso lo stand istituzionale "Italy - One Country, All the Logistics" coordinata da Assoporti, con la collaborazione di ICE e UIR. Non è capitata a caso questa visita, considerato che i porti, gli interporti e ICE stanno lavorando su una missione istituzionale per il prossimo mese di ottobre proprio nel Far East. Nel corso della manifestazione è stata altresì organizzata una conferenza con la partecipazione di ICE, UIR e Assoporti. Al centro del dibattito la presentazione dei progetti effettivamente in corso nei porti italiani con il focus sull' attrazione degli investimenti. A margine dell' evento che si è svolto nelle sale meeting del centro fieristico, il Presidente di Assoporti, Daniele Rossi ha detto: "L' Italia rappresenta un hub strategico del Mediterraneo con una portualità e interportualità diffusa. Stiamo lavorando tutti insieme per fare sistema e lavorare in sinergia con ICE e UIR. Questo è soltanto un primo piccolo passo delle attività su cui stiamo lavorando come porti italiani. " La quattro giorni si è chiusa con la visita del Console Italiano a Monaco, Enrico de Agostini che ha ritenuto di dover salutare personalmente i rappresentanti dei porti presso il padiglione.

Il Secolo XIX

Primo Piano

Authority sotto pressione Assoporti sceglie i vertici con un concorso pubblico

Authority sotto pressione
Assoporti sceglie i vertici
con un concorso pubblico

Trasporti eccezionali
Aspi riduce i divieti

Simone Gallotti / GENOVA Il clima è teso, i presidenti delle Authority, confidava ieri uno di loro, si sentono «sotto assedio»: da un lato le Capitanerie di porto, che come ha svelato il MediTelegraph, potrebbero essere sempre più coinvolte del governo dei porti italiani, dall' altro una frattura tra i presidenti che rischia di allargarsi. Ieri chi è rimasto in Asso porti ha fatto la conta: tra decimati dalle inchieste, ribelli e quelli non proprio convinti della proposta che era sul tavolo, è passato il tentativo dei vertici delle Autohority di riprendere in mano il gioco. Così l' asso ciazione degli scali è pronta a puntare su un presidente esterno, uno cioè che non sia anche al vertice di una Autorità portuale. Il successore di Daniele Rossi (Ravenna) dovrebbe così essere scelto attraverso un concorso pubblico. Le caratteristiche richieste sono sempre le stesse: esperienza nel settore. I critici della "riforma dello statuto" fanno notare che in questo momento di difficoltà soprattutto politica, potrebbe non essere la mossa giusta: «Diamo un segnale di debolezza». I porti di Venezia e Genova ieri erano assenti. Nel cambio di statuto è previsto anche un super team di vicepresiden ti: quattro numeri due che si dovrebbero alternare per un periodo breve, forse un anno. Rossi crede nella sua riforma: «È un momento importante per la ricostruzione dell' unitarietà del sistema - ha scritto ieri al termine di una giornata intensa - ed è testimonianza della volontà delle Authority di affrontare le criticità attuali in modo coeso e con spirito propositivo». Ma l' unitarietà, cioè riportare a casa Pasqualino Monti (Palermo) e Andrea Annunziata (Catania), si allontana. Ieri il numero uno del porto del capoluogo è stato chiaro: «Assoporti è un soggetto fantasma». Non solo. Monti chiede che venga anche fatta chiarezza, soprattutto nel rapporto con la Capitaneria. E lo dice netto: «È necessario rafforzare la direzione generale dei porti al Mit», ma anche «rafforzare il ruolo dell' autorità marittima nella gestione della sicurezza nell' ambito della navigazione evitando inutili sovrapposizioni di competenza che spesso finiscono per indebolire entrambe le parti o per colpire la più debole». -

Ansa

Primo Piano

Monti "Assoporti soggetto fantasma"

Senza cambio marcia si muore. Presidenti scali vanno rafforzati

(ANSA) - GENOVA, 22 LUG - "Assoporti, che in passato rappresentava un valido interlocutore per le istituzioni e il mondo dello shipping, oggi costituisce un soggetto fantasma in un settore che avrebbe bisogno di ben altri strumenti e ben altri ruoli per rilanciarsi". Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, lancia l' affondo contro l' associazione dei porti italiani, di cui è stato al timone e da cui si è dimesso da tempo. "O si cambia marcia o si chiude" sottolinea con una nota. "L' aver inserito la riforma portuale all' interno della riforma della pubblica amministrazione - spiega - non solo ha dimostrato e sta dimostrando tutta la sua inefficacia, ma ha anche messo a nudo drammaticamente l' inutilità di un soggetto associativo, quale è Assoporti". I presidenti dei porti sono manager che hanno bisogno di strumenti per gestire un mercato che ha tempi incompatibili con quelli della pubblica amministrazione e della burocrazia. La ricetta? "Rafforzare la direzione generale dei porti al Mit, liberare i presidenti da quel "cappio" costituito da inutili norme che ne frenano l' azione, rallentando lo sviluppo economico e finanziario delle aree portuali e rafforzare il ruolo dell' autorità marittima nella gestione della sicurezza nell' ambito della navigazione". (ANSA).

euromerci.it

Primo Piano

Assoporti avrà presto una nuova struttura associativa

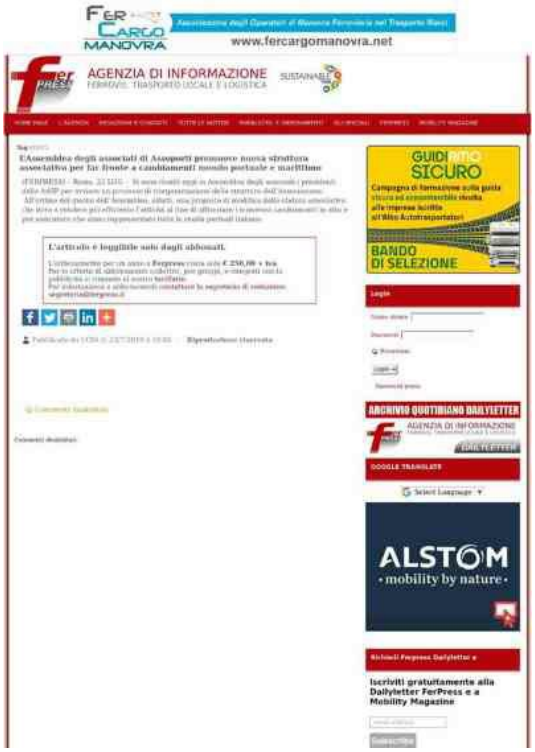
Si sono riuniti oggi in assemblea degli associati i presidenti delle AdSP per avviare un processo di riorganizzazione della struttura dell'Associazione. All'ordine del giorno dell'assemblea, infatti, una proposta di modifica dello statuto associativo che mira a rendere più efficiente l'attività al fine di affrontare i numerosi cambiamenti in atto e per assicurare che siano rappresentate tutte le realtà portuali italiane. In sintesi, la nuova struttura dovrà essere composta dal presidente che avrà al suo fianco 4 vice presidenti rappresentativi delle macro-aree geografiche del Paese, e un segretario generale per seguire l'attività amministrativa dell'Associazione. Il nuovo Statuto riflette le indicazioni espresse da tutte le AdSP, ed è il risultato di un'ampia condivisione degli obiettivi dell'Associazione. E' prevista un'attività capillare per l'Associazione che, oltre ad occuparsi di quanto le viene attribuito per legge, dovrà fornire un servizio di supporto importante per il cluster marittimo-portuale. L'assemblea è stata anche l'occasione per prendere atto della fine del mandato del segretario generale Francesco P. Mariani, al quale tutti i presidenti hanno espresso profonda gratitudine per il lavoro svolto con passione e dedizione in questi anni a favore del sistema portuale italiano. A margine dell'assemblea, il presidente Daniele Rossi ha commentato, 'Questo passaggio statutario rappresenta un momento importante per la ricostruzione dell'unitarietà del sistema portuale italiano, ed è testimonianza della volontà delle AdSP di affrontare le criticità attuali in modo coeso e con spirito propositivo.'

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

FerPress

Primo Piano

L' Assemblea degli associati di Assoporti promuove nuova struttura associativa per far fronte a cambiamenti mondo portuale e marittimo



(FERPRESS) - Roma, 22 LUG - Si sono riuniti oggi in Assemblea degli associati i presidenti delle AdSP per avviare un processo di riorganizzazione della struttura dell' Associazione. All' ordine del giorno dell' Assemblea, infatti, una proposta di modifica dello statuto associativo che mira a rendere più efficiente l' attività al fine di affrontare i numerosi cambiamenti in atto e per assicurare che siano rappresentate tutte le realtà portuali italiane. In sintesi, la nuova struttura dovrà essere composta dal Presidente che avrà al suo fianco 4 Vice Presidenti rappresentativi delle macro-aree geografiche del Paese, e un Segretario Generale per seguire l' attività amministrativa dell' Associazione. Il nuovo Statuto riflette le indicazioni espresse da tutte le AdSP, ed è il risultato di un' ampia condivisione degli obiettivi dell' Associazione. E' Prevista un' attività capillare per l' Associazione che, oltre ad occuparsi di quanto le viene attribuito per legge, dovrà fornire un servizio di supporto importante per il cluster marittimo-portuale. L' Assemblea è stata anche l' occasione per prendere atto della fine del mandato del Segretario Generale Francesco P. Mariani, al quale tutti i presidenti hanno espresso profonda gratitudine per il lavoro svolto con passione e dedizione in questi anni a favore del sistema portuale italiano. A margine dell' Assemblea, il Presidente Daniele Rossi ha commentato, "Questo passaggio statutario rappresenta un momento importante per la ricostruzione dell' unitarietà del sistema portuale italiano, ed è testimonianza della volontà delle AdSP di affrontare le criticità attuali in modo coeso e con spirito propositivo."

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Informare

Primo Piano

L' assemblea di Assoporti delibera una modifica dello statuto che introduce una nuova struttura associativa

Team direttivo composto dal presidente, da quattro vice presidenti rappresentativi delle macro-aree geografiche del Paese e da un segretario generale con funzioni amministrative Oggi l' assemblea dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale italiane ha deliberato una proposta di modifica dello statuto dell' Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) con lo scopo di rendere più efficiente l' attività al fine di affrontare i numerosi cambiamenti in atto e per assicurare che siano rappresentate tutte le realtà portuali italiane. In sintesi, la nuova struttura di Assoporti dovrà essere composta dal presidente che avrà al suo fianco quattro vice presidenti rappresentativi delle macro-aree geografiche del Paese, e un segretario generale per seguire l' attività amministrativa dell' associazione. Inoltre è prevista un' attività capillare per l' associazione che, oltre ad occuparsi di quanto le viene attribuito per legge, dovrà fornire un servizio di supporto importante per il cluster marittimo-portuale. Assoporti ha sottolineato che il nuovo statuto riflette le indicazioni espresse da tutte le AdSP ed è il risultato di un' ampia condivisione degli obiettivi dell' associazione. «Questo passaggio statutario - ha evidenziato il presidente di Assoporti, Daniele Rossi - rappresenta un momento importante per la ricostruzione dell' unitarietà del sistema portuale italiano, ed è testimonianza della volontà delle AdSP di affrontare le criticità attuali in modo coeso e con spirito propositivo». Una critica alla svolta decisa dai presidenti delle AdSP che fanno parte dell' associazione è giunta, dall' esterno, da Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, l' ente che gestisce i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle che è uscito da Assoporti da oltre un anno. Secondo Monti, «l' aver inserito la riforma portuale all' interno della riforma della pubblica amministrazione, non solo ha dimostrato e sta dimostrando tutta la sua inefficacia, ma ha anche messo a nudo drammaticamente l' inutilità di un soggetto associativo, quale è Assoporti, che in passato rappresentava un valido interlocutore per le istituzioni e per il mondo dello shipping, ed oggi costituisce un soggetto fantasma in un settore che avrebbe bisogno di ben altri strumenti e ben altri ruoli per rilanciarsi». «Ho più volte evidenziato - ha aggiunto Monti - come il presidente di un porto sia un manager chiamato a gestire una delle più importanti industrie del Paese, ed abbia bisogno degli strumenti necessari ad affrontare un mercato che ha tempi incompatibili con quelli della pubblica amministrazione e della burocrazia che ne deriva. La necessità oggi è quella più che mai di rafforzare la direzione generale dei porti al Mit, liberare i presidenti da quel "cappio" costituito da inutili norme che ne frenano l' azione, rallentando lo sviluppo economico e finanziario delle aree portuali e rafforzare il ruolo dell' autorità marittima nella gestione della sicurezza nell' ambito della navigazione evitando inutili sovrapposizioni di competenza che spesso finiscono per indebolire entrambe le parti o per colpire la più debole». In occasione della riunione odierna l' assemblea di Assoporti ha anche preso atto della fine del mandato del segretario generale Francesco P. Mariani, al quale tutti i presidenti hanno espresso profonda gratitudine per il lavoro svolto con passione e dedizione in questi anni a favore del sistema portuale italiano.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Messaggero Marittimo

Primo Piano

Statuto Assoporti: via alle modifiche

Giulia Sarti

ROMA Revisione dello statuto Assoporti, l'associazione dei porti italiani, per rendere più efficiente l'attività e affrontare i numerosi cambiamenti in atto assicurando che siano rappresentate tutte le realtà portuali italiane. Con questo scopo si sono riuniti oggi i presidenti delle AdSp italiane in Assemblea degli associati, per dare il via a un processo di riorganizzazione della struttura dell'Associazione. La proposta di modifica allo statuto Assoporti delinea in pratica una nuova struttura che dovrà essere composta dal presidente e quattro vice presidenti a fianco, rappresentativi delle macro-aree geografiche del Paese, a cui si aggiunge un segretario generale per seguire l'attività amministrativa dell'Associazione. Il nuovo statuto riflette le indicazioni espresse da tutte le Autorità di Sistema portuali, ed è il risultato di un'ampia condivisione degli obiettivi dell'Associazione. L'incontro è servito anche a definire le attività di Assoporti che, oltre ad occuparsi di quanto le viene attribuito per legge, dovrà fornire un servizio di supporto importante per il cluster marittimo-portuale. L'Assemblea è stata l'occasione per prendere atto della fine del mandato del segretario generale Francesco P. Mariani, al quale tutti i presidenti hanno espresso profonda gratitudine per il lavoro svolto con passione e dedizione in questi anni a favore del sistema portuale italiano. Questo passaggio statutario -ha commentato il presidente Daniele Rossi rappresenta un momento importante per la ricostruzione dell'unitarietà del sistema portuale italiano, ed è testimonianza della volontà delle Authority di affrontare le criticità attuali in modo coeso e con spirito propositivo.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Messaggero Marittimo

Primo Piano

Pasqualino Monti: Assoporti rischia di non esistere più

"Le motivazioni che mi avevano spinto a lasciare l'associazione, sono ora evidenti a tutti'.

Redazione

PALERMO Assoporti: o si cambia marcia o si chiude. Pasqualino Monti, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, si è dimesso da tempo dall'associazione di rappresentanza delle Autorità di Sistema Portuale italiane. Ma proprio da un punto di osservazione esterno afferma Monti non posso non registrare con rammarico e con tristezza come le motivazioni che mi avevano spinto a lasciare Assoporti, siano ora evidenti per tutti. L'aver inserito la riforma portuale afferma il Presidente dell'Autorità siciliana Pasqualino Monti all'interno della riforma della pubblica amministrazione, non solo ha dimostrato e sta dimostrando tutta la sua inefficacia, ma ha anche messo a nudo drammaticamente l'inutilità di un soggetto associativo, quale è Assoporti, che in passato rappresentava un valido interlocutore per le Istituzioni e per il mondo dello shipping, ed oggi costituisce un soggetto fantasma in un settore che avrebbe bisogno di ben altri strumenti e ben altri ruoli per rilanciarsi. Ho più volte evidenziato come il Presidente di un porto sia un manager chiamato a gestire una delle più importanti industrie del paese, ed abbia bisogno degli strumenti necessari ad affrontare un mercato che ha tempi incompatibili con quelli della pubblica amministrazione e della burocrazia che ne deriva. La necessità oggi è quella più che mai di rafforzare la direzione generale dei porti al Mit, liberare i presidenti da quel cappio costituito da inutili norme che ne frenano l'azione, rallentando lo sviluppo economico e finanziario delle aree portuali e rafforzare il ruolo dell'autorità marittima nella gestione della sicurezza nell'ambito della navigazione evitando inutili sovrapposizioni di competenza che spesso finiscono per indebolire entrambe le parti o per colpire la più debole.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Sea Reporter

Primo Piano

L' assemblea di Assoporti promuove una nuova struttura associativa per far fronte ai cambiamenti del mondo portuale e marittimo

Seareporter.it

Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Home | Porti | Industria &Tecnologia | Shipping | Unione Europea | Ambiente | News | Turismo

l' assemblea di Assoporti promuove una nuova struttura associativa per far fronte ai cambiamenti del mondo portuale e marittimo

Pubblicato da redazione il 22 luglio 2019, ore 18:59

Raccolta

Roma: Si sono riuniti oggi in Assemblea degli associati i presidenti delle AdSP per avviare un processo di riorganizzazione della struttura dell'Associazione. All'ordine del giorno dell'Assemblea, infatti, una proposta di modifica dello statuto associativo che mira a rendere più efficiente l'attività al fine di affrontare i numerosi cambiamenti in atto e per assicurare che siano rappresentate tutte le realtà portuali italiane.

In sintesi, la nuova struttura dovrà essere composta dal Presidente che avrà al suo fianco 4 Vice Presidenti rappresentativi delle macro-aree geografiche del Paese, e un Segretario Generale per seguire l'attività amministrativa dell'Associazione. Il nuovo Statuto riflette le indicazioni espresse da tutte le AdSP, ed è il risultato di un'ampia condivisione degli obiettivi dell'Associazione.

E' Prevista un'attività capillare per l'Associazione che, oltre ad occuparsi di quanto le viene attribuito per legge, dovrà fornire un servizio di supporto importante per il cluster marittimo-portuale.

L'Assemblea è stata anche l'occasione per prendere atto della fine del mandato del Segretario Generale Francesco P. Mariani, al quale tutti i presidenti hanno espresso profonda gratitudine per il lavoro svolto con passione e dedizione in questi anni a favore del sistema portuale italiano.

A margine dell'Assemblea, il Presidente Daniele Rossi ha commentato, "Questo passaggio statutario rappresenta un momento importante per la ricostruzione dell'unitarietà del sistema portuale italiano, ed è testimonianza della volontà delle AdSP di affrontare le criticità attuali in modo coeso e con spirito propositivo."

Seareporter.it

Roma: Si sono riuniti oggi in Assemblea degli associati i presidenti delle AdSP per avviare un processo di riorganizzazione della struttura dell' Associazione. All' ordine del giorno dell' Assemblea, infatti, una proposta di modifica dello statuto associativo che mira a rendere più efficiente l' attività al fine di affrontare i numerosi cambiamenti in atto e per assicurare che siano rappresentate tutte le realtà portuali italiane. In sintesi, la nuova struttura dovrà essere composta dal Presidente che avrà al suo fianco 4 Vice Presidenti rappresentativi delle macro-aree geografiche del Paese, e un Segretario Generale per seguire l' attività amministrativa dell' Associazione. Il nuovo Statuto riflette le indicazioni espresse da tutte le AdSP, ed è il risultato di un' ampia condivisione degli obiettivi dell' Associazione. E' Prevista un' attività capillare per l' Associazione che, oltre ad occuparsi di quanto le viene attribuito per legge, dovrà fornire un servizio di supporto importante per il cluster marittimo-portuale. L' Assemblea è stata anche l' occasione per prendere atto della fine del mandato del Segretario Generale Francesco P. Mariani, al quale tutti i presidenti hanno espresso profonda gratitudine per il lavoro svolto con passione e dedizione in questi anni a favore del sistema portuale italiano. A margine dell' Assemblea, il Presidente Daniele Rossi ha commentato, "Questo passaggio statutario rappresenta un momento importante per la ricostruzione dell' unitarietà del sistema portuale italiano, ed è testimonianza della volontà delle AdSP di affrontare le criticità attuali in modo coeso e con spirito propositivo."

The Medi Telegraph

Primo Piano

Assoporti cambia lo statuto e inserisce quattro vice presidenti

Genova - «Si sono riuniti oggi in assemblea i presidenti delle AdSP per avviare un processo di riorganizzazione della struttura». Assoporti annuncia che qualcosa sta cambiando: «All' ordine del giorno dell' assemblea, infatti, una proposta di modifica dello statuto associativo che mira a rendere più efficiente l' attività al fine di affrontare i numerosi cambiamenti in atto e per assicurare che siano rappresentate tutte le realtà portuali italiane».In sintesi - spiega l' associazione - la nuova struttura dovrà essere composta dal presidente che avrà al suo fianco 4 Vice Presidenti rappresentativi delle macro-aree geografiche del Paese, e un Segretario Generale per seguire l' attività amministrativa dell' associazione.«Il nuovo Statuto riflette le indicazioni espresse da tutte le AdSP, ed è il risultato di un' ampia condivisione degli obiettivi dell' associazione. È prevista un' attività capillare per l' Associazione che, oltre ad occuparsi di quanto le viene attribuito per legge, dovrà fornire un servizio di supporto importante per il cluster marittimo-portuale».«L' Assemblea è stata anche l' occasione per prendere atto della fine del mandato del Segretario Generale Francesco P. Mariani, al quale tutti i presidenti hanno espresso profonda gratitudine per il lavoro svolto con passione e dedizione in questi anni a favore del sistema portuale italiano».Daniele Rossi ha commentato : «Questo passaggio statutario rappresenta un momento importante per la ricostruzione dell' unitarietà del sistema portuale italiano, ed è testimonianza della volontà delle AdSP di affrontare le criticità attuali in modo coeso e con spirito propositivo».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

The Medi Telegraph

Primo Piano

Monti (Palermo): «Assoporti è ormai un soggetto fantasma»

Genova - Assoporti: o si cambia marcia o si chiude. Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, si è dimesso da tempo dall' associazione di rappresentanza delle Autorità di Sistema Portuale italiane. «Ma proprio da un punto di osservazione esterno - afferma Monti - non posso non registrare con rammarico e con tristezza come le motivazioni che mi avevano spinto a lasciare Assoporti, siano ora evidenti per tutti» scrive il presidente.«L' aver inserito la riforma portuale - afferma il presidente dell' Autorità siciliana - all' interno della riforma della pubblica amministrazione, non solo ha dimostrato e sta dimostrando tutta la sua inefficacia, ma ha anche messo a nudo drammaticamente l' inutilità di un soggetto associativo, quale è Assoporti, che in passato rappresentava un valido interlocutore per le Istituzioni e per il mondo dello shipping, ed oggi costituisce un soggetto fantasma in un settore che avrebbe bisogno di ben altri strumenti e ben altri ruoli per rilanciarsi».«Ho più volte evidenziato come il presidente di un porto sia un manager chiamato a gestire una delle più importanti industrie del Paese, ed abbia bisogno degli strumenti necessari ad affrontare un mercato che ha tempi incompatibili con quelli della pubblica amministrazione e della burocrazia che ne deriva».«La necessità oggi è quella più che mai di rafforzare la direzione generale dei porti al Mit, liberare i presidenti da quel "cappio" costituito da inutili norme che ne frenano l' azione, rallentando lo sviluppo economico e finanziario delle aree portuali e rafforzare il ruolo dell' autorità marittima nella gestione della sicurezza nell' ambito della navigazione evitando inutili sovrapposizioni di competenza che spesso finiscono per indebolire entrambe le parti o per colpire la più debole».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Piccolo

Trieste

l' iter per il rilancio

Accordo di programma ancora fermo al palo Stallo su Porto vecchio

A distanza di mesi dalla richiesta del Comune, la Regione non ha firmato l' intesa essenziale per aggiornare il Piano regolatore e gestire la vendita dei magazzini

PRIMO PIANO

Investimenti e patrimonio a Trieste

Accordo di programma ancora fermo al palo Stallo su Porto vecchio

A distanza di mesi dalla richiesta del Comune, la Regione non ha firmato l'intesa essenziale per aggiornare il Piano regolatore e gestire la vendita dei magazzini

Dall'Austria all'Asia passando per la Russia Una fila di investitori già in attesa alla porta

Benedetta Morotrieste. Il gruppo austriaco che vuole costruire due hotel fronte mare da 160 milioni di euro. Importanti società con sede in Svizzera e Belgio interessate al blocco di magazzini accanto all' area Greensisam. Il colosso Msc da tempo associato all' ipotesi di un nuovo terminal per navi da crociera. Sono i progetti di peso che circolano da anni per il rilancio del Porto vecchio di Trieste. Peccato che nessuno di questi, ultimamente, abbia fatto progressi o passi avanti concreti. Nonostante il sindaco Roberto Dipiazza ripeta da tempo di avere la fila di imprenditoria pronti ad r aggiudicarsi un pezzo della pregiata area, a tutt' oggi lo stallo è totale. Mancano gli strumenti urbanistici e giuridici per dare avvio alla trasformazione dei 66 ettari del comprensorio. Non è stato fatto l' aggiornamento del Piano regolatore. E, prima ancora, non è stato siglato fra Regione, Comune e Autorità portuale l' accordo di programma, documento propedeutico proprio alla variante urbanistica, ma anche strumento che consentirà in seguito ai potenziali compratori o concessionari di acquisire il diritto sulle aree con passaggi burocratici estremamente semplificati. Manca, infine, il via alla società di gestione, di cui faranno parte sempre Regione, Comune e Autorità portuale, e che si occuperà di seguire le future vendite. La richiesta di adesione all' accordo di programma è stata inviata dal Comune lo scorso marzo. L' Autorità portuale ha risposto, la Regione no. Non ancora, almeno, anche se il presidente Massimiliano Fedriga assicura che i suoi tecnici ci stanno lavorando sodo. Nessun decollo ufficiale nemmeno per la società di gestione. La firma pareva imminente già alcuni mesi fa, poi non se ne è saputo più nulla. Pure in questo caso il governatore assicura la volontà di accelerare, chiudendo la partita entro l' estate. Prima ancora, però, è necessario fare un' apposita norma, che sarà inserita nell' assestamento di Bilancio in discussione da oggi: manca dunque ancora anche la base normativa. Eppure lo scorso novembre, in uno dei tanti briefing di aggiornamento sul Porto vecchio, in cui era stata presentata la delibera con le linee di indirizzo generali sul futuro assetto dei 66 ettari di Porto vecchio, approvata poi a febbraio, Dipiazza aveva promesso che la sottoscrizione dell' accordo di programma sarebbe stata piuttosto celere, tra fine 2018 e inizio 2019, prevedendo dunque a giugno 2019 il periodo in cui iniziare a bandire le gare per gli edifici che il Comune ha classificato come vendibili e che si concentrano soprattutto nella zona "mista", estesa tra le concessioni Greensisam e il Magazzino 26. A oggi, invece, chi chiama gli uffici comunali per presentare una manifestazione d' interesse, riceve la seguente risposta: «I magazzini non sono in vendita». Non possono che restare con le mani in mano quindi, in attesa di capire il da farsi, tutti quegli investitori che finora hanno bussato alla porta del primo cittadino, presentando rendering e proposte milionarie per la costruzione di hotel e centri commerciali, per dirne un paio. Ma perché è fondamentale questo accordo? È propedeutico, come accennato, alla variante del piano regolatore del Porto vecchio ovvero alla modifica dell' attuale assetto urbanistico, che specifica ciò che si potrà fare e ciò che non si potrà fare nell' area. Al momento esistono infatti solo delle ampie linee d' indirizzo, contenute nella delibera citata, che indicano quali magazzini avranno uso pubblico e quali rimarranno sotto l' egida del demanio. Ma l' accordo è essenziale soprattutto in vista dell' inserimento della funzione residenziale, che renderà così il Porto vecchio parte del centro storico. Una sorta di "quarto

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Piccolo

Trieste

borgo". A questo proposito l' assessore comunale all' Urbanistica Luisa Polli, assieme a Dipiazza, ha più volte detto di voler dedicare alla parte abitata una quota tale da non superare il 10% dell' edificabilità: le abitazioni saranno ospitate nel sotto-sistema "misto" (che va dal Magazzino 26 verso la stazione) e in quello ludico-sportivo, che definiscono l' area assieme a quello scientifico congressuale (Magazzino 26, Esof, Centro Congressi) al sistema dei Moli (Autorità Portuale). Ma per far decollare questa impostazione, appunto, serve il sì degli altri partner. Che, nel caso della Regione, tarda ad arrivare. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

LE MANIFESTAZIONI D' INTERESSE

Dall' Austria all' Asia passando per la Russia Una fila di investitori già in attesa alla porta

PRIMO PIANO

Investimenti e patrimonio a Trieste

Accordo di programma ancora fermo al palo Stallo su Porto vecchio

Dall'Austria all'Asia passando per la Russia Una fila di investitori già in attesa alla porta

TRIESTE. È già piuttosto corposa la lista delle proposte, arrivate in questi ultimi anni tra le mani del sindaco Roberto Dipiazza, di chi vorrebbe acquistare e rinnovare i magazzini del Porto vecchio, se non addirittura ribaltare come un calzino determinate aree dell' antico scalo. Ad oggi l' unica società che è riuscita a metterci un piede dentro è ad ogni modo la Trieste Convention Center, che con il Comune ha dato vita, attraverso un project financing mirato, al cantiere che porterà alla luce nel 2020, secondo il cronoprogramma stilato, il nuovo Centro congressi. Giusto in tempo per Esof. Un cantiere, questo, che arriva dopo la nascita del Park Bovedo e, andando indietro nel tempo di un bel po', dopo le ristrutturazioni del Magazzino 26, della Centrale idrodinamica e della Sottostazione elettrica. Tutti gli altri potenziali investitori, provenienti per la maggior parte dall' estero, sono proprio in attesa del via all' accordo di programma tra Regione, Comune e Autorità portuale e della delibera che dia corpo alla variante al Piano regolatore, fondamentale per l' attività di vendita e per l' affidamento delle concessioni di tutte le strutture che meritano, a vario titolo, di essere valorizzate in Porto vecchio. Tra le prime manifestazioni d' interesse giunte sulla scrivania del primo cittadino c' è stata ad esempio quella riguardante la cosiddetta area Greensisam attraverso la quale si è più volte cercato di trasformare i cinque sili affidati in concessione per 99 anni. A questo proposito si era palesata una società austriaca, con sede in territorio italiano a Bolzano, che avrebbe previsto in cinque anni la realizzazione di due hotel fronte mare e la conversione degli altri immobili in residenze. L' investimento? Centosessanta milioni. E c' era poi pure Manfred Siller, l' amministratore delegato dell' austriaca Siller Real Estate, che già nel 2016 aveva intenzione di trasformare l' antico scalo in scia al modello amburghese: il porto tedesco, in effetti, è stato oggetto di una brillante operazione di recupero nota in tutto il mondo. Nel 2017 si erano affacciati anche due fondi di investimento americani e un altro russo con la volontà di comprare tutto. Nello stesso anno già si iniziava, peraltro, a parlare della realizzazione di un terminal crocieristico al posto dell' Adriaterminal. A capo dell' operazione il colosso Msc, teso a porre le proprie basi anche a Trieste. A maggio del 2018 erano arrivati quindi in città i rappresentanti di importanti società con sede in Svizzera e in Belgio. L' occhio si era fermato sul blocco di quattro magazzini subito accanto ai cinque targati Greensisam. Il progett o? È rimasto top secret. Ad aprile di quest' anno invece Dipiazza parlava di «tantissime lettere di varie società interessate: c' è il settore immobiliare di una nota multinazionale, un imprenditore russo, e un altro montenegrino. Vedremo. Noi come Comune abbiamo fatto il nostro: il progetto di urban izzazione, la viabilità. Tutto questo in meno di due anni, calcolando anche il parcheggio Bovedo». Ed è stato più volte tirato in ballo il destino del Magazzino 30: su questo, sempre secondo il sindaco, c' è l' interessamento di una nota catena del settore agroalimentare. Per non dimenticare, e la conferma dell' Autorità portuale è di maggio scorso, gli investimenti immobiliari, anche con attività di tipo industriale, che potrebbero beneficiare del regime di Porto franco, attraverso alcuni investitori asiatici con garanti inseriti in società lombarde ed emiliane. Di loro si sa solo che sarebbero a capo di gruppi che operano nel settore immobiliare, logistico e industriale, dalla componentistica ai m ateriali

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Piccolo

Trieste

da costruzione.--Be.Mo. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

Fedriga garantisce che l' iter burocratico è in dirittura d' arrivo: «I miei stanno lavorando sodo La prossima settimana daremo il via libera al nostro ingresso nella società di gestione»

Ma il governatore assicura un cambio di passo «Entro l' estate chiudiamo»

PRIMO PIANO

Investimenti e patrimonio a Trieste

Lo sbarco dell'Ungheria sotto la lente al Tommaseo

Ma il governatore assicura un cambio di passo «Entro l'estate chiudiamo»

Ma il Centro congressi avanza

LA RISPOSTA«Entro l' estate tutto sarà pronto. I miei stanno lavorando sodo su questo». È la promessa del presidente della Regione Massimiliano Fedriga a proposito delle tempistiche necessarie a mettere in moto la società di gestione e, al tempo stesso, l' accordo di programma riguardante Porto vecchio, nell' ambito di un iter che riunisce a un unico tavolo Regione, Comune e Authority. «Era il 30 aprile», rammenta in proposito lo stesso governatore, «quando assieme al sindaco Roberto Dipiazza e al presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino ci siamo incontrati e abbiamo discusso di tre punti: la programmazione dei passi da fare per la riqualificazione di Porto vecchio, la variante con le generalità per l' accordo di programma e la società di gestione». Su quest' ultimo punto, ovvero lo strumento operativo che unirà tutti e tre gli enti al fine di vagliare assieme sia le proposte già giunte sia quelle che arriveranno per future acquisizioni e concessioni in Porto vecchio, «ci eravamo dati 90 giorni, e ora ci siamo». Il 30 luglio, cioè tra appena una settimana, saranno passati dunque tre mesi e da Fedriga arriva adesso la rassicurazione che l' impegno, i cui termini sono di fatto ormai dietro l' angolo, sarà in un modo o nell' altro mantenuto. E in calendario, aggiunge peraltro il presidente della Regione, la prossima settimana c' è un appuntamento decisivo «affinché ci si avvicini sempre più all' obiettivo»: «Approveremo la norma utile per dare l' autorizzazione all' ente Regione a partecipare alla società di gestione». Ci sono stati e ci sono da onorare, certo, diversi passaggi burocratici, spiega ancora Fedriga, per attuare quest' importante organismo di "regia" per Porto vecchio. Di mezzo, ad esempio, c' è anche il notaio, e ci sono altre doverose lungaggini, così riassunte: «Ci abbiamo messo un po' anche perché bisognava capire come la società può autosostenere la sua attività ordinaria». In questo periodo, in ogni caso, in tanti, dalle opposizioni politiche ma anche dal mondo delle professioni, si sono spesso chiesti a che punto fosse l' iter per la realizzazione di questa società di gestione. Un pressing che ha innervosito a più riprese Dipiazza. Il quale, anche ieri, allo stesso quesito ha risposto tranchant. «Siamo pronti, siamo in dirittura d' arrivo, ma a tutti quelli che dicevano "bisogna fare la società" dico: a che cosa sarebbe stata utile finora? Se non c' è la variante al Piano regolatore, non si può fare nulla». E allora, per l' appunto, la variante e il programma a che punto sono? Ad aprile scorso, in un' intervista al Piccolo, il sindaco aveva affermato che «la variante è in fase di elaborazione e presto approderà in Consiglio». Da lì, su quel fronte, non si è più saputo nulla. E adesso ecco un' altra promessa, quella - pesantissima - del presidente della Regione: «Per la fine dell' estate tutto sarà pronto». --Be.Mo. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

DOMANI

Lo sbarco dell' Ungheria sotto la lente al Tommaseo

TRIESTE. Lo sbarco degli ungheresi a Trieste è una tappa fondamentale nel processo che sta riportando il porto al top degli scali del Mediterraneo. Ma qual è la reale portata dell' operazione che assegna a società di Budapest l' area dell' ex Aquila da trasformare in un megagate general cargo per l' Est Europa? Farà realmente di Trieste il porto dell' Ungheria? Dopo il patto stretto in piazza Unità tra i ministri dei governi italiano e magiaro è il momento di cominciare a svelare le carte. Lo farà per la prima volta lo stesso presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico orientale Zeno D' Agostino nel corso dell' evento in programma domani alle 18 al Caffé Tommaseo e che rappresenta anche il primo degli appuntamenti pubblici proposti da "Nord Adriatico magazine", periodico di attualità, economia e storia del golfo di Trieste e del Litorale. «L' accordo siglato con l' Ungheria rappresenta il compimento di un lavoro durissimo - aveva affermato lo stesso D' Agostino - iniziato nell' autunno del 2017. Al contempo, è solo l' inizio di una fase più concreta di sviluppo, un grande risultato per il porto, la regione e l' intero sistema Italia». Il numero uno del Porto ha continuato affermando che «il regime di Porto Franco ha avuto un ruolo essenziale nel convincere l' Ungheria, che è uno dei mercati più dinamici con cui stiamo dialogando. Questo investimento riguarda attività ad altissimo valore aggiunto e apre a una nuova visione del porto di Trieste come area di interesse per gli investimenti di partner europei». --

PRIMO PIANO

Investimenti e patrimonio a Trieste

Lo sbarco dell'Ungheria sotto la lente al Tommaseo

Ma il governatore assicura un cambio di passo «Entro l'estate chiudiamo»

Ma il Centro congressi avanza

Il Sole 24 Ore

Trieste

NUOVI MERCATI

Tangeri porta dell' Africa si espande e diventa un hub sempre più globale

Grazie alla piattaforma Tanger Med 2 il porto è ora il primo del Mediterraneo Imprese francesi e spagnole in prima fila, opportunità in vista anche per l' Italia

Tangeri porta dell'Africa si espande e diventa un hub sempre più globale

NORME&TRIBUTI MESE

Roberto Da Rin - Tangeri Un punto sulla carta geografica. Tangeri, affacciata sull' Atlantico ma appena al di là del Mediterraneo è stata fenicia, cartaginese, romana, araba, portoghese, spagnola e britannica. Difficile immaginare un destino diverso da quello commerciale, portuale in particolar modo. Il re Mohammed VI ha scommesso su Tangeri, babele culturale e polo economico per simboleggiare il rilancio del Paese. Il porto come cardine dello sviluppo che cresce e sfida i grandi del mondo: un' espansione avviata pochi giorni fa lo posiziona come primo porto del Mediterraneo, dell' Africa e tra i primi venti su scala mondiale. All' inaugurazione ha presenziato il principe ereditario Moulay Hassan in rappresentanza del re Mohammed VI. Tanger Med 2, è questo l' acronimo, è una piattaforma aggiuntiva che conferisce a Tanger Med Port Complex (l' intero complesso portuale) la qualifica di unico porto extraeuropeo a godere della qualifica di EcoPort, marchio di qualità attribuito dalla Ue in termini di tutela ambientale. L' ampliamento, Tanger Med 2, comprende due nuovi terminal a container con una capacità aggiuntiva di 6 milioni di container; rafforzerà ulteriormente la posizione del complesso portuale come hub di riferimento in Africa e nel mondo, per i flussi di logistica e commercio internazionale, con una capacità totale, a regime, di oltre 9 milioni di container, triplicando i 3 milioni finora gestiti. Rappresenta la porta principale del continente, sorpassando Port Said in Egitto e Durban in Sudafrica. Tanger Med 2 è stato costruito con un investimento pubblico di 1,3 miliardi di euro, ma l' investimento totale, avviato ormai 12 anni fa, ammonta a oltre 8 miliardi di euro, di cui 4,87 di privati. «Nove anni di lavoro, 4.600 metri di dighe, 2.800 metri di moli», spiega Hassan Abkari, direttore generale aggiunto del Porto. Il terminal, separato dall' Europa da una striscia di mare di 14 chilometri, ha una capacità di gestione del transito di 7 milioni di passeggeri, 700 mila tir e un milione di veicoli l' anno. Sono 75mila i posti di lavoro creati, 5mila nel porto e 70mila nelle 900 le società che vi lavorano. Tra i primati - snocciolati dal presidente del Direttorio di Tanger Med Port complex, Fouad Brini - vi è quello di essere la «prima piattaforma di import-export del Paese con flussi di merci per un totale di 30 miliardi di euro». Secondo le stime degli economisti marocchini «la crescita economica del Nord del Marocco beneficerà di questa infrastruttura che comporta uno scatto di crescita dell' export, dell' industria e dell' agricoltura». Un polo tra Europa e Africa L' infrastruttura consolida l' ancoraggio del Marocco nell' area euro-mediterranea e nella regione magrebina e araba, rafforzando la sua vocazione di polo di scambio tra Europa e Africa, tra Mediterraneo e Atlantico. Tanger Med Port Complex collega il Marocco a 77 Paesi e 186 porti. Il 40% delle merci movimentate provengono, o sono dirette, verso l' Africa occidentale: «Questo permette di sviluppare quelle aree, ponendo fine al loro isolamento, e di connetterle con il resto del mondo. Senza infrastrutture non potrebbero raggiungere altri mercati», dichiara Abkari. L' hub guarda comunque al di là dello spazio euro-africano: un altro 40% dei traffici coinvolge Asia e Americhe. L' Europa occupa il restante 20% ma «resta il nostro partner principale, con Spagna in testa, poi Francia, Regno Unito e Germania».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Sole 24 Ore

Trieste

La Spagna gode di una posizione geografica di grande vantaggio, il porto di Algeciras è prospiciente a Tanger Med. È già stata siglata «una collaborazione molto forte e proficua», formalizzata a febbraio con la firma di un accordo di partenariato tra il re del Marocco Mohammed VI e quello di Spagna Filippo VI. «Passando da noi e poi da Algeciras - calcola Abkari - le merci impiegano otto ore per raggiungere Madrid, 48 per Parigi». A confermare la strategicità dell' opera vi è l' investimento voluto dal gigante dei trasporti marittimi Moller-Maersk che gestirà, con una concessione trentennale, un terminale nella nuova area inaugurata. Il vice presidente e Ceo di Apm Terminals, Morten Engelstoft, ha confermato la fiducia nel progetto attraverso un impegno del gruppo danese per l' investimento di quasi 900 milioni di euro nel nuovo porto, che lo trasformerà in uno dei più strategici a livello mondiale per Maersk. Tra gli operatori che hanno scelto il porto di Tangeri come base, oltre a Renault e Nissan, vi sono anche altre grandi aziende come Bosch, Adidas e Decathlon e i big della logistica, guidati da Dhl. **Una partnership con Trieste?** Una grande opera infrastrutturale, quella marocchina, che attira molti imprenditori europei anche se gli italiani sono presenti con meno forza rispetto ai francesi e agli spagnoli. Un riscatto potrebbe arrivare dall' attività crocieristica: Grandi navi veloci, Grimaldi e Msc, nei prossimi tour, dovrebbero includere Tangeri. Tuttavia l' Italia potrà essere coinvolta anche in un' altra modalità: il direttore Hassan Abkari accenna alla volontà di creare una partnership con il porto di Trieste, che ha il vantaggio delle acque profonde, caratteristica essenziale per accogliere grandi navi cargo. Nuove collaborazioni tra super porti «incoraggiano la competitività e attirano le aziende,per questo siamo aperti a tutte le proposte». Da parte italiana, per quanto attiene allo scalo giuliano, Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale, interpellato dal Sole-24Ore - ha dichiarato di essere «certamente interessato all' idea di una free zone condivisa con Tangeri. In altre parole un network delle free zone del Mediterraneo». In merito a potenziali sinergie tra Tangeri e la Cina, attraverso Trieste, il dialogo tra la città giuliana è Pechino sempre aperto. In particolare riguardo a un accordo di collaborazione sullo sviluppo della rete ferroviaria. Nel corso della missione italiana in Cina, lo scorso settembre D' Agostino aveva formulato l' ipotesi di un collegamento ferroviario diretto tra Trieste e Chengdu, megalopoli da 14 milioni di abitanti; è uno dei passaggi sulla Via della Seta voluto da Pechino. Trieste come porto posizionato a Est dell' Italia, capace di veicolare merci verso il gigante orientale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere del Veneto

Venezia

Mose, i due nomi di Toninelli I test delle dighe di Chioggia

Super commissario, la lettera inviata a Zaia. Dal 2020 lavori per quasi 900 milioni

Mo. Zi.

Venezia Mestre

Mose, i due nomi di Toninelli
I test delle dighe di Chioggia

Super commissario, la lettera inviata a Zaia. Dal 2020 lavori per quasi 900 milioni

Prove di intesa su Fusina
Vtp convocata dal ministro
La Cgil fa muro su Marghera

VENEZIA Due nomi per il Mose. Sono quelli che ha inviato ieri pomeriggio il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli al presidente del Veneto Luca Zaia. Del resto lo prevede la legge: il commissario va nominato d' intesa con le Regione. Ma a quanto pare il governatore non ne vuole sentir parlare, ancor più dopo la coppia di nomi sottopostagli dal ministro. Entrambi infatti non sarebbero veneziani, tanto meno esperti delle vicende lagunari. Non ci sarebbe quindi l' attuale Provveditore alle opere pubbliche del Triveneto (prossimo a lasciare l' incarico) Roberto Linetti, ma nemmeno Fabio Riva ex responsabile dell' Ufficio Salvaguardia del Magistrato alle Acque, Nicola Dall' Acqua, direttore generale Arpav e commissario per i Pfas, tanto meno Marco Corsini il commissario per la Pedemontana veneta. Sembra che Zaia voglia lasciare carta bianca al ministro evitando di farsi coinvolgere nelle vicende che riguardano il Mose. Sono iniziate ieri intanto le prove di sollevamento delle paratoie della barriera di Chioggia, innalzate dall' alloggiamento sottomarino a gruppi di cinque per testarne la funzionalità. Fino a giovedì le diciotto dighe mobili saranno sollevate e riabbassate in modo da non intralciare la navigazione per controllare che tutto sia in ordine per la prima, vera prova sul campo ad autunno inoltrato, quando tutte le barriere saranno messe in funzione in occasione dell' acqua alta. Dopo l' esame a ottobre sulla schiera di Malamocco, la prova generale del Mose si terrà tra novembre e dicembre, al cospetto del nuovo super-commissario del Consorzio Venezia Nuova e anche del nuovo Provveditore alle Opere Pubbliche. Ovviamente, prima bisognerà ispezionale i cassoni delle paratie della barriera del lato Treporti più vicine a Punta Sabbioni che hanno la tendenza - nomen omen - a riempirsi di sabbia e a rendere difficile il ritorno delle dighe nell' alloggiamento sottomarino, problema strutturale che erediteranno i nuovi vertici. La nomina del supercommissario del Mose da parte del Mit (che dovrà relazionarsi con i due commissari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola), dopo i nomi inviati al presidente del Veneto, è alle battute finali e tutto pare dire che sarà una sorpresa. Quella del successore dell' ingegnere Roberto Linetti nell' agenda delle cose da fare nelle prossime settimane, per non lasciare l' ex Magistrato alle Acque (ora le competenze sono in carico al Provveditorato alle opere pubbliche del Trivento) nel vuoto di potere in una fase cruciale. Nomine delicate perché da qui al 2021 si gioca la partita della conclusione dei lavori del sistema di difesa dalle acque alte eccezionali. Nei primi sei mesi dell' anno il Consorzio Venezia Nuova ha assegnato lavori per 40 milioni; la divergenza di vedute tra commissari e Provveditorato ha tenuto fermi progetti per cento milioni che dovranno, dunque, attendere la seconda finestra dell' anno dei finanziamenti. In complesso, dall' anno prossimo saranno in essere interventi attuativi per 460 milioni (il 75 per cento per ultimare gli impianti del Mose, un quarto per progetti ambientali) e altri 413 milioni ancora da progettare e formalizzare divisi a metà tra l' opera e il ripristino ambientale. Nei prossimi due anni, dunque, bisognerà che il Consorzio e il Provveditorato diano corso a oltre 550 milioni di euro di opere impiantistiche per arrivare al gennaio 2022 col Mose ultimato per l' esercizio provvisorio e di avviamento. Il commissario straordinario dovrà fare proprio questo.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

grandi opere

Commissario Mose, in cerca dell' intesa primi contatti tra il ministro e Zaia

Spuntano i primi nomi, ma le posizioni restano distanti. A Chioggia altri test di sollevamento delle paratoie mobili

VENEZIA

Tasse su 250 mila euro di mazzette L'ex sindaco Orsoni deve pagare

Commissario Mose, in cerca dell'intesa primi contatti tra il ministro e Zaia

Timidi contatti. Ma l'«intesa» è ancora lontana. Il nuovo commissario per il Mose è adesso previsto dalla legge. E sono già scaduti i termini fissati dalla norma - anche se non perentori - per la nomina. Che dovrà essere indicata al Presidente del Consiglio dal ministro delle Infrastrutture «d' intesa» con la Regione. Nelle ultime settimane il ministro Danilo Toninelli e il governatore del Veneto Luca Zaia sono stati in polemica praticamente su tutto. Grandi navi, grandi opere, Pedemontana, Tav, autonomia. Ieri la segreteria del ministro ha contattato quella del presidente veneto. Il messaggio era che il ministro «vuole condividere con il presidente le candidature». Obiettivo, un incontro a breve. Ma il terreno è ancora irto di ostacoli. Zaia non ha indicato sue candidature e non avrebbe intenzione di «condividere» nomi. Quelli che girano sono sempre gli stessi. Sembra perdere terreno quello di Nicola Dell' Acqua, dirigente veneto e direttore dell' Arpav che ha avuto di recente anche l' incarico di commissario per la tempesta Vaia e per l' emergenza inquinamento nel Vicentino. Difficile che Zaia si possa privare di un sostegno del genere. In campo anche il provveditore Roberto Linetti che andrà in pensione il 31 agosto, l' ex dirigente del ministero Fabio Riva. L' ex avvocato dello Stato e assessore di paolo Costa -e commissario alla Pedemontana - marco Corsini. Ma nulla è deciso. E sul nome del nuovo commissario non vi sono certezze. Un compito non facile, il suo. Dovrà «accelerare» un' opera che non è ferma per intoppi burocratici. Ma per lo scandalo delle tangenti e per i tanti difetti strutturali scoperti. Ci sono progetti fermi, ma non tutti riguardano il Mose, la gran parte le «opere complementari come i restauri dell' Arsenale e la ricostruzione delle barene. Prima di accelerare i lavori, il commissario dovrà risolvere le «criticità», a cominciare dalla corrosione e dalla mancata manutenzione delle cerniere e delle parti più delicate del sistema, Al suo fianco resteranno, anche se con poteri ridotti, i due amministratori straordinari nominati dall' Anac di Cantone all' indomani degli arresti, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. Intanto proseguono come da cronoprogramma stabilito con il ministero delle Infrastrutture i cantieri del Mose e i test delle paratoie alloggiate nei cassoni delle bocche di porto sul fondo della laguna. Fino a giovedì 25 luglio, saranno testate le 18 paratoie della bocca di porto di Chioggia, collocate a una profondità di 12 metri e dal peso di circa 300 tonnellate l' una, larghe 20 metri, lunghe 27,25 e spesse 5 metri. Le dighe mobili saranno sollevate a gruppi di cinque fino a giovedì, mentre il 5 e 6 agosto verrà sollevata metà barriera al giorno, per permettere la navigazione durante il test. I precedenti test di sollevamento sono stati effettuati alla bocca di porto di Lido, sia nel lato Cavallino-Treporti (21 barriere) che nel lato San Nicolò (20). In autunno è previsto il test per le 19 paratoie di Malamocco. A Chioggia davanti al Mose c' è una scogliera lato mare (lunga 520 metri) , l' area impianti sul lato sud e un porto rifugio sul lato nord per consentire il passaggio dei natanti quando le paratoie sono in esercizio e chiudono il canale. A Malamocco si sta cominciando a lavorare per riparare la conca di navigazione. Costata 377 milioni di euro, ma danneggiata dalla prima mareggiata e inutilizzabile dalle navi perché

pericolosa e troppo piccola. Per ripararla il Consorzio ha stanziato altri 37 milioni di euro. In corso la gara per la manutenzione straordinaria delle cerniere. Che andranno in parte rifatte , sostituendo i materiali già corrosi con acciaio più duraturo. --A.V.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Gazzettino

Venezia

Fusina, i promotori

«Il ministro ha già fatto la scelta risposta immediata al problema»

I proponenti della soluzione Fusina, Andrea Gersich, Renato Darsiè, Renzo Scarpa e Ottavio Serena, sono finalmente soddisfatti. La proposta da loro presentata è stata presa in considerazione dal Mit che ha ordinato approfondimenti. «Ringraziamo il Ministro - dicono - per aver valutato la nostra proposta come idonea a risolvere da subito questo grande problema». Dal 2 marzo 2012 nessuno è finora intervenuto per dare attuazione al Decreto Clini-Passera che vieta il transito alle navi superiori alle 40mila tonnellate di stazza lorda in bacino di San Marco, ma finora non si è fatto niente per le alternative, mantenendo lo status quo. «Gli scopi della ipotesi Fusina - aggiungono - che abbiamo ritenuto di proporre al Ministro, erano e rimangono quelli di dare immediata, anche se temporanea, alternativa al passaggio delle Grandi Navi per il Bacino di San Marco evitandone lo spostamento a Trieste e garantendo, conseguentemente, il mantenimento di tutti i posti di lavoro e senza pregiudicare l' attività del terminal delle Autostrade del mare che deve poter conservare il suo dinamismo e potersi ulteriormente sviluppare quando sarà realizzata le nuova e definitiva stazione marittima». E poi il riferimento al sindaco Luigi Brugnaro: «Se queste sono le premesse, non si può che restare allibiti davanti al comportamento del sindaco Brugnaro che, anziché rispettare e sostenere l' impegno del Ministro, gli si mette di traverso con idee e iniziative per sostenere quella soluzione Marghera che finirebbe per mettere in conflitto il traffico passeggeri con quello commerciale e quello industriale. Metta da parte le proprie visioni, il sindaco, e collabori con il ministro come abbiamo fatto noi: la città ne ha veramente bisogno».

Primo Piano

Venezia e le crociere

Navi, vertice a Roma sui nodi da sciogliere

Capitaneria, Porto e Provveditorato convocati da Toninelli per vagliare le possibili banchine alternative. Ci sarà anche un rappresentante di Vtp

Fusina, i promotori

«Il ministro ha già fatto la scelta risposta immediata al problema»

L'ipotesi del Lido

De Piccoli replica a Cavallino: «Progetto pieno di opportunità»

Il Gazzettino

Venezia

L' ipotesi del Lido

De Piccoli replica a Cavallino: «Progetto pieno di opportunità»

Primo Piano

Venezia e le crociere

Navi, vertice a Roma sui nodi da sciogliere

▸Capitaneria, Porto e Provveditorato convocati da Toninelli per vagliare le possibili banchine alternative. Ci sarà anche un rappresentante di Vtp

Fusina, i promotori

«Il ministro ha già fatto la scelta risposta immediata al problema»

L'ipotesi del Lido

De Piccoli replica a Cavallino: «Progetto pieno di opportunità»

Cesare De Piccoli difende a spada tratta il progetto Duferco per un terminal crociere alla bocca di Lido, in risposta alle recenti contestazioni del consiglio comunale di Cavallino-Treporti. «E' un atteggiamento pregiudiziale al progetto - sostiene De Piccoli in una lettera aperta inviata al Gazzettino - che ha più il sapore di un fuoco di sbarramento preventivo alimentato da argomenti emotivi ma poco rispondenti ai contenuti tecnici di merito. E francamente mi è difficile comprendere come per i sindaci Brugnaro e Ferro la crocieristica sia una risorsa economica importante per le loro città, tanto che l' uno difende la Marittima con i denti e l' altro ne vede una leva importante per il futuro economico di Chioggia, mentre per il sindaco Destro rappresenta una minaccia». De Piccoli passa poi a confutare le argomentazioni di chi a Cavallino-Treporti osteggia il progetto Lido. Spiegando innanzitutto che «l' imbarco dei crocieristi non peserà sulla viabilità del Cavallino: i crocieristi arriveranno dalla Marittima o dall' aeroporto Marco Polo a bordo di moderne motonavi ecocompatibili». Rassicurazioni anche sulle emissioni in atmosfera delle navi durante il loro stazionamento: «Il terminal sarà dotato del sistema di elettrificazione delle banchine». L' ex vicesindaco elenca poi una serie di opportunità per i cittadini di Cavallino-Treporti: il coinvolgimento degli operatori del trasporto acqueo di persone, ad integrazione dei collegamenti tra il nuovo terminal con San Marco e l' Aeroporto; la possibilità di impiegare parte delle produzioni orticole del Cavallino per i rifornimenti di derrate alimentari delle navi crociera; l' impiego di imprese locali per i servizi di manutenzione a bordo delle navi durante la loro sosta; nuova clientela per i gestori della ristorazione e dei punti vendita al dettaglio.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Gazzettino

Venezia

Navi, vertice a Roma sui nodi da sciogliere

Capitaneria, Porto e Provveditorato convocati da Toninelli per vagliare le possibili banchine alternative. Ci sarà anche un rappresentante di Vtp

MICHELE FULLIN

Primo Piano

Venezia e le crociere

Navi, vertice a Roma sui nodi da sciogliere

▸Capitaneria, Porto e Provveditorato convocati da Toninelli per vagliare le possibili banchine alternative. Ci sarà anche un rappresentante di Vtp

Fusina, i promotori

«Il ministro ha già fatto la scelta risposta immediata al problema»

L'ipotesi del Lido

De Piccoli replica a Cavallino: «Progetto pieno di opportunità»

IL VERTICE VENEZIA Le grandi navi andranno a Fusina per sgravare il Bacino di San Marco dal traffico crocieristico oppure andranno a Marghera, in qualche terminal commerciale? Al vertice di oggi, che si terrà nella sede del Ministero delle infrastrutture e trasporti, il ministro Danilo Toninelli con il suo gruppo di esperti dovrebbe dare una prima risposta. Sono infatti stati convocati con urgenza il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Pino Musolino, il provveditore alle opere pubbliche, Roberto Linetti, e il comandante della Capitaneria di porto, Piero Pellizzari. Anche Venezia terminal Passeggeri ha chiesto di essere presente fin dal primo giorno, visto che gestisce l' intero traffico crociere a Venezia. Una presenza che vorrebbe offrire prima di tutto un supporto di natura tecnica nelle decisioni. La richiesta sembra sia stata accolta, anche perché solo chi gestisce il terminal dall' inizio del boom crocieristico può sapere l' entità dello sforzo organizzativo e logistico per riprodurre il Redentore ogni settimana. Ciò significa che una volta all' anno programmare scali diversi per quattro navi è senz' altro possibile, visto che la ricorrenza è nota e programmabile anche di qui a dieci anni. Ma sarebbe ben diverso se, di punto in bianco, si decidesse di spostare alcune navi (quali?) sulle banchine di Marghera che non sono attrezzate ad accogliere passeggeri e che lavorano solitamente con una grande velocità (i container) o con materiali che a volte sono a dir poco maleodoranti (le cosiddette rinfuse). FUSINA In attesa di trovare un' alternativa alla Marittima al di fuori della laguna o comunque lontano da Venezia, il ministero sta vagliando alcune ipotesi di banchine alternative da utilizzare in via provvisoria entro poche settimane. La scelta, ovviamente, non può che essere ristretta alle attrezzature esistenti. Il ministro ha già scelto di fare uno studio di fattibilità per l' utilizzo almeno parziale del terminal traghetti di Fusina, che dispone di due banchine non troppo lunghe (228 e 285 metri), ma utilizzate quotidianamente dalle navi Ro/Ro e Ro/Pax. In questo caso, bisognerebbe capire dove dovrebbero essere trasferiti i traghetti. Si parla di Chioggia, ma niente è sicuro, per il momento. MARGHERA Le altre ipotesi sono giocoforza dislocate a Marghera. Si parla sempre più insistentemente della Banchina Piemonte, al terminal rinfuse, ma ci sono anche le machine in concessione a Tiv e Vecon che sono due terminal container e dispongono di banchine molto lunghe e di grande pescaggio. Il problema è sempre quello di conciliare i due tipi di traffico, i quali hanno tempi, modi e priorità differenti. Tra l' altro, le navi passeggeri hanno la precedenza quando si naviga in convoglio e le navi da carico cercano di minimizzare i tempi morti in tutte le maniere. A volte anche cambiando porto, se da un' altra parte garantiscono costi o tempi minori. È sulla base di questo assunto, infatti, che si fa la concorrenza tra porti per ospitare le grandi navi provenienti dalla Cina. Questi non guardano in faccia a nessuno e se c' è un porto che consente di restare fermi meno tempo, scelgono quello senza esitazione. LO SCOPO Il ragionamento di fondo è sottrarre traffico delle navi bianche al bacino di San Marco e minimizzare così i rischi. Che, come hanno dimostrato i fatti del 2 giugno (Msc Opera) e del 7 luglio (Costa Deliziosa) possono esserci anche con navi considerate ultrasicure. Questo potrà funzionare quando ci sono quattro navi in arrivo. Ma quando ce ne sono sei o sette? È chiaro che in Marittima continueranno ad andare fino a quando non sarà pronto un terminal alternativo. Il ministro Toninelli sta guardando a due ipotesi, che sono Lido San Nicolò

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Gazzettino

Venezia

a ridosso della diga foranea e Chioggia, nella Val Da Rio, porto che attualmente soffre della mancanza di profondità anche per il naviglio medio e che ha visto costruire al suo interno un immenso deposito di Gpl, che non sarebbe proprio compatibile con le crociere. O meglio, un impianto che nessun comandante di nave con 5mila persone a bord o vorrebbe avere vicino. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Gli operatori del Porto: «Sbagliato e pericoloso usare i nostri terminal»

`Imprenditori e sindacati sulla stessa linea: «Spostare qui le grandi navi è una follia che rischia di affossare le imprese»

ELISIO TREVISAN

Primo Piano

Gli operatori del Porto: «Sbagliato e pericoloso usare i nostri terminal»

Incarico nazionale per Di Marco

Pellicani promuove Marghera, Martini la boccia: Pd diviso

LE REAZIONI MESTRE «Il ministro Toninelli fino all' altro ieri diceva che Marghera è come Chernobyl e ora ha deciso che non è più così?». Gli operatori portuali sono di nuovo sul piede di guerra, anzi praticamente sono in trincea da anni ormai. Il documento della Capitaneria di Porto che, su richiesta del ministro grillino dei Trasporti, ha realizzato l' ennesimo studio, questa volta per una sistemazione transitoria ma urgente delle grandi navi da crociera, elenca tre soluzioni: il terminal dei traghetti a Fusina, ma come sistemazione più limitata delle altre due, e soprattutto i terminal commerciali Trv e Tiv, il primo che tratta le rinfuse varie e il secondo i container. IN MEZZO AL CARBONE «Nei giorni di vento forte i passeggeri delle navi rischiano di diventare neri investiti dalle polveri di carbone stoccato in quelle banchine assieme a pezzi di ferro e a ogni altro genere di rinfuse» sbotta Toni Cappiello, segretario della Cgil Trasporti che su questo argomento è sulla stessa lunghezza d' onda degli operatori: «È una follia che rischia di affossare sia il porto commerciale sia quello industriale». E gli imprenditori ribadiscono di voler difendere con le unghie e con i denti tutti i tipi di traffico «ma non solo quello delle crociere che, per quanto importante, rappresenta il 15% dell' intero volume di movimentazioni: su 3700 navi che entrano in laguna ogni anno, sono 500 quelle per i passeggeri. Il porto è formato da tante parti e questa soluzione, anche se solo per l' emergenza, rischia di mettere in ginocchio quelle più corpose. Noi non vogliamo perdere un solo chilo di merce per colpa di idee buttate lì». Tre anni fa proprio gli operatori avevano realizzato uno studio che dimostrava come sarebbe parecchio complicato far convivere a Marghera le navi commerciali e industriali con quelle da crociera e avevano concluso che, con scali limitati di queste ultime e una particolare riorganizzazione del lavoro, si potrebbe comunque fare ma allora si basavano sul progetto approvato dal Comitatone di realizzare un terminal specifico nel canale industriale Nord. Portare, invece, le navi bianche nei terminal commerciali «va oltre ogni immaginazione. È come se pensassero che a Porto Marghera non ci sia niente altro, non ci siano terminal operativi tutti i giorni e migliaia di lavoratori» affermano gli operatori che lamentano, oltretutto, di non essere stati minimamente consultati. «Tecnicamente è una follia anche perché le navi da crociera farebbero aspettare le navi commerciali, e chiunque del mestiere sa che la concorrenza tra porti si gioca tutta sulle tariffe, sulla qualità dei servizi e soprattutto sulla velocità con la quale si scaricano e caricano le navi», aggiunge Cappiello della Cgil Trasporti: «Però piuttosto che perdere lavoro si potrebbe anche sopportare questo sacrificio, ma a fronte di un terminal dedicato esclusivamente alle crociere, non certo mettendo quelle navi in mezzo ai container o al carbone, una follia anche solo dal punto di vista estetico». LE FABBRICHE SCAPPANO E i vertici delle categorie dei metalmeccanici (Fiom) e dei chimici (Filctem) si aggiungono al coro di no: «Questa scelta stravolgerebbe la naturale destinazione industriale di Porto Marghera, inducendo le aziende ancora presenti ad un repentino disinvestimento produttivo, favorendo piuttosto la speculazione. E con questa scelta si metterebbe pure a repentaglio la sicurezza delle navi, dei passeggeri e dei lavoratori: passare, infatti, a pochi metri da serbatoi pieni di combustibili sarebbe oltremodo pericoloso».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Gazzettino

Venezia

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le alternative per le crociere

Ipotesi Fusina sul tavolo di Toninelli Ma la banchina è sotto la Versalis

Parere critico dei tecnici del Porto: «Le grandi navi non ci stanno». Anche Cgil contraria a questa scelta

PRIMO PIANO

I nodi di Marghera

Ipotesi Fusina sul tavolo di Toninelli
Ma la banchina è sotto la Versalis

VENEZIA.Bagliori di fuoco. Sotto l' inceneritore e sulle auto parcheggiate del terminal traghetti. Le banchine di Fusina, una delle ipotesi al vaglio del ministero per metterci in via provvisoria le grandi navi, sono «ad alto rischio». A pochi metri dall' impianto chimico della Versalis che è andato per l' ennesima volta in tilt. Fiamme alte cento metri proprio sulla banchina. E mentre le torce bruciavano etilene, sul canale Malamocco-Marghera passava una grande nave da crociera. Si era appena staccata dalle banchine di Marghera dove vengono deviate le grandi navi per la festa del Redentore. Un elemento non da poco nella valutazione che dovrà essere fatta oggi pomeriggio al ministero delle Infrastrutture sulle «alternative immediate» al passaggio delle grandi navi dal bacino di San Marco. Questione che divide i tecnici e anche la politica. L' ultima ipotesi al vaglio del ministero riguarda proprio il terminal del traghetti di Fusina. Oggi pomeriggio a Roma nuovo e forse decisivo vertice indetto dal ministro delle Infrastrutture Danilio Toninelli. Convocati da Venezia il presidente dell' Autorità portuale Pino Musolino, il comandante della Capitaneria di porto Piero Pellizzari, il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti. Il ministro si è impegnato ad annunciare entro luglio la soluzione «provvisoria» per allontanare le navi da San Marco. E anche quella «a lungo termine». Intanto il mondo preme. Le navi continuano a passare a pochi metri dal palazzo Ducale e da San Giorgio. E due incidenti gravi in un mese sono davvero troppi. L' ultima idea è quella di Fusina. La sostengono anche due consiglieri comunali del Gruppo Misto, Renzo Scarpa e Ottavio Serena, l' imprenditore Andrea Gersich e l' ex consigliere Renato Darsiè Ma a Fusina le grandi navi non ci stanno, è il responso dell' Autorità portuale. Ci sono due banchine, una da 190 e una da 220 metri. Potrebbero ormeggiare solo le navi piccole, al di sotto delle 40 mila tonnellate. Non è la priorità in questo momento. Il Porto propone la soluzione Marghera. Non il canale Nord, dove Comune, Regione e Porto volevano la soluzione definitiva del terminal. Ma le banchine Lombardia e Piemonte, dove già ormeggiano le grandi navi al Redentore. Dieci giorni di lavoro, hanno scritto i tecnici al ministro, e si può attrezzare il nuovo scalo. Togliendo subito da San Marco 70 navi «grandi». Poi c' è la proposta avanzata dal Comune. Il canale Vittorio Emanuele, per farle arrivare in marittima. Ma il canale è profondo oggi soltanto sei metri. Bisognerebbe scavarlo, e gli ambientalisti sono pronti alla battaglia. In queste condizioni potrebbero arrivare alla Marittima solo le navi «piccolissime», che pescano cioè non più di 4-5 metri. Oppure, come propone il presidente della Municipalità di Venezia Andrea Martini, «allontanare da Venezia le navi incompatibili». Che si fa? Oggi il ministero potrebbe sciogliere la riserva. Intanto il sindacato ribadisce la sua «contrarietà» allo spostamento della Marittima a Marghera. «Discussione stucchevole, quella scelta è incompatibile con il tessuto industriale e con ogni ipotesi di rilancio dell' area». --Alberto Vitucci.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il caso

Bollettini meteo e "incroci" i piloti Actv sono in allerta

I sindacati chiedono un incontro urgente con Capitaneria e Avm per chiarire i dubbi lasciati dall' ultima ordinanza sul transito dei colossi del mare

venezia. Un incontro urgente con la Capitaneria di Porto e i vertici di Avm per chiarire l' impatto sul trasporto pubblico dell' ultima ordinanza emessa dall' autorità marittima per regolamentare il transito delle grandi navi in bacino San Marco, all' indomani dell' incidente sfiorato dalla Costa Deliziosa, sospinta paurosamente verso Riva dei 7 Martiri da un vento di tempesta, con il peggio evitato per un soffio grazie ai rimorchiatori. Piloti e comandanti Actv sono in allerta e Cgil, Cisl e Uil hanno chiesto formalmente l' apertura di un tavolo di confronto. L' ordinanza 79/2019 firmata dall' ammiraglio Piero Pellizzari, infatti, non si limita a stabilire - come già l' ordinanza 66/2019 emessa dopo l' incidente delle Msc Opera, che si è schiantata contro la banchina di San Basilio - obblighi per le navi: tre rimorchiatori, partenze a distanza di un' ora e mezza l' una dall' altra, velocità di 5 nodi in Bacino e 8 nel canale di Sant' Andrea. La nuova ordinanza - emessa dopo le polemiche per la partenza delle navi nel pieno della tempesta - chiama in ballo tutte le unità. All' articolo 2 prevede che «al fine di evitare di costituire pericolo per le persone (....) comandanti/conduttori devono verificate ogni previsione meteo-marina e avvisi di burrasca» e all' articolo 6 l' obbligo di «lasciar libero il tratto» alle navi, dalla Marittima sino a Sant' Elena. Una paralisi, se applicato alla lettera. E una responsabilità quanto alle previsioni meteo, che piloti e comandanti Actv non vogliono né possono assumere singolarmente. La proposta è che sia la Capitaneria a emettere un bollettino di allerta meteo, diramato dalla centrale operativa Actv a tutte le unità. Resta il dubbio sul comportamento da tenere durante il transito delle navi. --R.D.R.

PRIMO PIANO

I nodi di Marghera

Torce accese, allarme rischio chimico
«Impianto guasto una volta al mese»

Bollettini meteo e "incroci"
i piloti Actv sono in allerta

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la protesta NEI TRASPORTI

Mercoledì nero per i vaporetti E venerdì anche i voli a rischio

Mobilitazione nazionale indetta da Cgil, Cisl, Uil, Cisal fermerà anche treni e porti I mezzi in laguna e i bus urbani fermi dalle 10 alle 13, extraurbano solo alla sera

VENEZIA

Mercoledì nero per i vaporetti
E venerdì anche i voli a rischio

Scritte spray contro Salvini sui muri della città

Anche oggi gran caldo Temperature in crescita

SPORTELLO ENERGIA
CONFARTIGIANATO VENEZIA
LUCE E GAS MENO CARE

Addio a Sonia Biacchi coreografa e artista
Aveva compiuto 89 anni

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

Sarà un mercoledì di patimento - domani - per gli utenti dei trasporti pubblici: vaporetti, autobus, treni si fermeranno per tre ore per lo sciopero nazionale autoferrotranvieri, indetto da Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisal, uniti nella protesta contro il governo giallo-verde: «A oltre un anno dal suo insediamento, è arrivato il momento di richiamarlo alle sue responsabilità rispetto al settore dei trasporti pubblici. Nessun confronto strutturato con il sindacato dei trasporti è stato aperto, nessuna scelta necessaria fatta rispetto al sistema complessivo di trasporto, infrastrutture esistenti e da programmare, la mobilità di persone e merci». E il mancato rinnovo del contratto. Un' agitazione che - a Venezia - sarà ad "incastro": fermi dalle 10 alle 13 gli autobus del servizio urbano e i battelli del settore navigazione, mentre i bus del settore extraurbano si fermeranno dalle 19.30 alle 22.30. Sciopero delle ultime 3 ore di servizio per Vela e per il personale amministrativo di Avm-Actv. Quanto ai treni, l' agitazione è programmata dalle 9 alle 17. Si fermerà anche il Porto di Venezia. Chiamati allo sciopero taxisti di terra, il personale dei rimorchiatore, delle autoscuole. Venerdì ad essere travolti dall' agitazione nazionale saranno, invece, i passeggeri dei voli aerei: lo sciopero è programmato dalle 10 alle 14. «Il governo è sordo alle richieste di confronto avanzate dalle organizzazioni sindacali», osserva Marino De Terlizzi, segretario regionale Fit Cisl, «chiediamo compatti regole e risorse certe il trasporto delle persone, con tutte le modalità. Manutenzioni, investimenti, sicurezza, salario, occupazione degli addetti sono temi che non possono più aspettare. Anche nella nostra realtà veneziana, grandi navi, traffico acqueo, alta velocità e capacità, sviluppo del aeroporto, gare, incertezza della clausola sociale e delle risorse stanno mettendo a rischio la tenuta dell' intero sistema trasportistico regionale nazionale e internazionale. Protestiamo con forza per sensibilizzare le istituzioni». «Non si può più aspettare oltre», afferma Renzo Varagnolo, segretario generale della Filt Cgil del Veneto, «il governo non fa le scelte che dovrebbe per la modernizzazione dei settori, per il loro sviluppo, per i diritti dei lavoratori e la tutela del lavoro, del contratto e del reddito, oltre che per la sicurezza. In tutti i settori i rapidi processi di trasformazione sono privi di regia ed avanzano senza regole, penalizzando i lavoratori e rendendo instabili le prospettive. Mancano regole che impediscano la competizione sleale, illegale, al ribasso, e privilegino sicurezza, tutela dell' ambiente, legalità contro dumping contrattuale e oligopoli multinazionali che sfruttano territorio e lavoro». Nella mattinata di domani, dalle 10 alle 13, presidio dei lavoratori in piazzale Santa Lucia. --R.D.R.

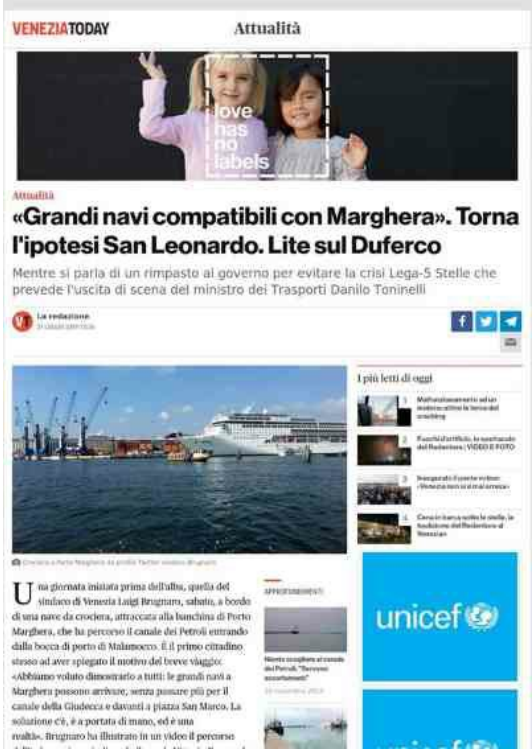
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Venezia Today

Venezia

«Grandi navi compatibili con Marghera». Torna l' ipotesi San Leonardo. Lite sul Duferco

Mentre si parla di un rimpasto al governo per evitare la crisi Lega-5 Stelle che prevede l' uscita di scena del ministro dei Trasporti Danilo Toninelli


VENEZIATODAY Attualità

Attualità

«Grandi navi compatibili con Marghera». Torna l'ipotesi San Leonardo. Lite sul Duferco

Mentre si parla di un rimpasto al governo per evitare la crisi Lega-5 Stelle che prevede l'uscita di scena del ministro dei Trasporti Danilo Toninelli

Una giornata iniziata prima dell' alba, quella del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, sabato, a bordo di una nave da crociera, attraccata alla banchina di Porto Marghera, che ha percorso il canale dei Petroli entrando dalla bocca di porto di Malamocco. È il primo cittadino stesso ad aver spiegato il motivo del breve viaggio: «Abbiamo voluto dimostrarlo a tutti: le grandi navi a Marghera possono arrivare, senza passare più per il canale della Giudecca e davanti a piazza San Marco. La soluzione c' è, è a portata di mano, ed è una realtà». Brugnaro ha illustrato in un video il percorso dell' imbarcazione, indicando il canale Vittorio Emanuele III quello che dovrebbe venire scavato per permettere alle navi di risalire alla stazione Marittima dal centro storico, come da ipotesi Comitatone del novembre 2017. Abbiamo voluto dimostrarlo a tutti: le #GrandiNavi a Marghera possono arrivare, senza passare più per il Canale della Giudecca e davanti a Piazza San Marco. La soluzione c' è, ed è una realtà. Video completo su @YouTube : https://t.co/FEeEZN5X4I pic.twitter.com/cYEISoC2JG - Luigi Brugnaro (@LuigiBrugnaro) 20 luglio 2019 Ex porto petrolifero Nei giorni scorsi altri comitati sono tornati a far sentire la propria voce, come quello a sostegno della riconversione del porto di San Leonardo da petrolifero a crocieristico. San Leonardo dista 4 chilometri dalle bocche di porto degli Alberoni, sul canale artificiale dei Petroli. «Fino a porto San Leonardo il canale è largo 150 metri poi si restringe a 80/60 e prosegue con questa larghezza fino a Marghera - scrive il comitato -. Non ha bisogno di ulteriori costruzioni di protezione, tipo dighe o moli frangiflutti, per ridossare le navi da vento e mareggiate (per anni è stato usato per grandi petroliere). È dotato di sistemi antincendio, antinquinamento e di sicurezza, ed è simile a una conca che in caso di emergenza può essere chiusa rapidamente. Trovandosi a poca distanza dalla terraferma permette un veloce intervento dei mezzi di soccorso, in caso di necessità ed è distante dai centri abitati, con tutti gli effetti positivi in termini di riduzione dell' inquinamento atmosferico e acustico. In Marittima andrebbero solo le navi inferiori a 40 mila tonnellate». La riconversione La struttura in questione, ricorda il comitato pro «ecoporto San Leonardo», è stata costruita negli anni '70 per permettere l' attracco di grandi petroliere (lunghe fino a 330 metri). La profondità dei fondali raggiunge i 12 metri. È attualmente in concessione a Eni che lo utilizza parzialmente, circa per 2/3 navi di medie dimensioni al mese, che attraccano per scaricare gasolio. «La riconversione da porto petrolifero a porto crocieristico è possibile - dice il comitato - in quanto non farebbe venir meno il rifornimento di gasolio alla raffineria. Le navi dotate di doppio scafo potrebbero proseguire per Marghera e ormeggiare su banchine esistenti, come già succede adesso per il 96% circa della navi che portano prodotti petroliferi. San Leonardo è l' unico posto della laguna - continua l' associazione - dove si possono costruire ex novo banchine per l' ormeggio di tre navi passeggeri della massima lunghezza e larghezza attualmente esistenti, 150.000-160.000 tonnellate di stazza, ma anche di futura generazione, e senza scavare nessun metro cubo di fango, in quanto la profondità dei fondali raggiunge, come detto, i 12 metri. Due anni è il tempo necessario per la realizzazione delle banchine indicate, compreso l' iter per l' autorizzazione e quanto previsto dalle procedure esistenti (il sito è già zona portuale). Circa 120 milioni il costo stimato dell' opera, tecnicamente fattibile in tre mesi (ad esclusione dei tempi necessari per le autorizzazioni e le procedure in essere)». Le istituzioni «Il progetto è stato inviato ai diversi organi istituzionali (Autorità portuale, ministero Trasporti, Ambiente, Beni culturali, Capitaneria, Regione, Comune, a Vtp (Venezia Terminal Passeggeri) e altri operatori. Ma non è stata data alcuna risposta - scrive il comitato

Venezia Today

Venezia

-. San Leonardo non è stato preso in considerazione. Il ministero dei Trasporti qualche mese fa ha chiesto all' Autorità portuale le schede tecniche di tutti le ipotesi esistenti (forse 13 progetti) compreso quindi il porto San Leonardo, ma non ci è dato sapere il contenuto di quanto trasmesso». Duferco e detrattori Il progetto De Piccoli Duferco è un' altra delle possibili soluzioni, l' unica ad aver ottenuto la Via (Valutazione di impatto ambientale), ma che non ha trovato il sostegno delle istituzioni locali e neppure l' entusiasmo delle compagnie crocieristiche, oltre a essere criticata perché promossa e finanziata da una società privata, la Duferco. L' ipotesi dell' arrivo delle grandi navi in bocca di porto, tra Punta Sabbioni e Lido, non è mai piaciuta neanche ai comitati ambientalisti del Litorale di Cavallino-Treporti. «Gli "ambientalisti" veneziani (o una loro rumorosa minoranza?) hanno definitivamente gettato la maschera - scrivono i comitati per la tutela dell' ambiente del Litorale -. L' appoggio al progetto De Piccoli-Duferco è ormai esplicito e viene ribadito di continuo. Nel contempo tutte le altre ipotesi sul campo vengono bollate come inadeguate. Il Duferco è l' unico progetto ad avere passato l' esame della commissione Via, e prevede le navi fuori dalla laguna. Ora, sappiamo che presentare un progetto alla commissione Via è un iter molto costoso, alla portata di una multinazionale come Duferco (che poi si rifarebbe abbondantemente), e non certo di singoli. Inoltre, è vero che il progetto è stato approvato, ma con 70 pagine di prescrizioni. Per non parlare dei più di 2 milioni di metri cubi di sabbia e caranto che andrebbero scavati. Quanto al "fuori dalla laguna", ribadiamo ancora una volta che Punta Sabbioni è laguna, e si può facilmente verificare. Ciò che continua a sorprendere è che il nemico sia stato individuato in Cavallino-Treporti, che si permette di esprimere la propria volontà, e non nelle multinazionali, in chi sfrutta l' ambiente solo per ricavarne profitto». Gli incidenti Due incidenti. Il primo, più grave, ha comportato l' impatto della nave Msc Opera contro la banchina di San Basilio , la mattina del 2 giugno scorso, con 4 persone ferite. L' eco della notizia si è diffuso all' istante, in pochi minuti gli occhi di mezzo mondo si sono rivolti su Venezia e sul rischio scampato: distruzione e vittime. Ne è emersa la consapevolezza che la sicurezza di un sistema unico e tanto delicato sembrava basarsi sul gioco della "roulette russa". Ad ogni passaggio di un gigante del mare, a sovrastare la città lagunare, un pericolo di collisione scampato. Nel secondo incidente la protagonista è la Costa Deliziosa in transito lungo il Bacino San Marco , a poca distanza dalla riva, nel pieno di un' alluvione, il 7 luglio scorso. La Costa compie una deviazione che le fa praticamente sfiorare la riva, rischiando di impattare contro una nave turistica. Da quel momento il must diventa trovare un' alternativa al percorso delle navi lungo il canale della Giudecca e davanti a San Marco. Subito dopo il primo incidente c' è la visita del ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, a Venezia , che ha fatto scalo alle Zattere, nella sede della guardia costiera, e incontrato non le istituzioni ma il comitato No Nav, che la domenica precedente aveva organizzato una marcia cittadina con migliaia di partecipanti per ribadire: «Fuori le navi dalla laguna» . Il ministero dei Trasporti «La soluzione Marghera non esiste - le parole di Toninelli del 14 giugno scorso, a Venezia - ci sono forti perplessità, è una zona indistriale a rischio Seveso. Politicamente la escludo. Coloro che parlano di Marghera come di una idea progettuale definita non dicono che è una zona industriale, occorrono anni per bonificare il sito. In campo restano Lido San Nicolò e Chioggia, valutando un referendum in merito alle grandi navi, per non far calare dall' alto nessuna decisione. Nell' immediato i rimorchiatori sono diventati tre, ma stiamo lavorando anche a una soluzione provvisoria, mentre il Vittorio Emanuele necessita del protocollo fanghi, di cui siamo in attesa». Della stessa caratterizzazione dei fanghi ha parlato il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Pino Musolino, in audizione in commissione Trasporti alla Camera il 17 luglio scorso, come passaggio imprescindibile della soluzione Chioggia per la crocieristica veneziana. Le complicazioni però, la scorsa settimana, sono diventate più pesanti, non per la questione grandi navi a Venezia, ma per la tenuta stessa del governo giallo-verde. Con la Lega di Salvini a chiedere la "testa" del ministro pentastellato dei Trasporti, Toninelli, e un rimpasto in cambio della stabilità di cui necessita Di Maio per continuare la sua esperienza politica. Prospettiva che, anche per Venezia, può voler dire dover ripartire daccapo.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Venezia Today

Venezia

Grandi navi, la soluzione è l' approdo al terminal Ro Ro di Fusina

È quella preferita dal ministro dei Trasporti Danilo Toninelli che al momento toglie il transito delle grandi navi dal canale della Giudecca e Bacino San Marco

VENEZIATODAY Cronaca

Grandi navi, la soluzione è l'approdo al terminal Ro Ro di Fusina

È quella preferita dal ministro dei Trasporti Danilo Toninelli che al momento toglie il transito delle grandi navi dal canale della Giudecca e Bacino San Marco

L' annuncio è dei consiglieri del Gruppo Misto in Consiglio comunale, Renzo Scarpa e Ottavio Serena: «Domani, martedì 23 luglio, su richiesta del ministro Toninelli, saranno al ministero delle Infrastrutture a Roma tutte le autorità competenti locali, per dare il via alla chiusura del passaggio alle grandi navi da crociera in Bacino di San Marco e lungo il Canale della Giudecca, facendole transitare per il canale dei Petroli (Malamocco Marghera) e facendole approdare al terminal Ro-Ro di Fusina, gia abilitato a ricevere passeggeri». L' alternativa «Il 2 marzo 2012 il decreto Clini Passera aveva stabilito che entro cinque anni non sarebbero più dovute passare grandi navi, sopra le 40 mila tonnellate, per il bacino di San Marco. Purtroppo - scrivono Renato Darsiè, Renzo Scarpa, Ottavio Serena e Andrea Gersich, sostenitori della soluzione Ro Ro - a 7 anni da quella data il decreto non è stato applicato e nemmeno è stata individuata la collocazione della nuova stazione Marittima di Venezia. Gli scopi della ipotesi Fusina, che abbiamo proposto al ministro, erano e rimangono quelli di dare immediata, anche se temporanea, alternativa alle navi, evitandone lo spostamento a Trieste e garantendo il mantenimento di tutti i posti di lavoro». La prima zona industriale Sulla soluzione Marghera, nuovamente sostenuta dal sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, attraverso il blitz di sabato all' alba a bordo della Msc, a sostegno della sua tesi, scrivono i promotori di Fusina: «Ci lascia allibiti. Anzichè rispettare e sostenere l' impegno del ministro Toninelli gli si mette di traverso per sostenere il transito a Marghera che finirebbe per mettere in conflitto il traffico passeggeri con quello commerciale e industriale, come testimoniato anche dai ripetuti allarmi lanciati dalle organizzazioni sindacali di categoria. La soluzione che il sindaco dimostra di volere a tutti i costi prevede la realizzazione di solo 2 ormeggi per navi tra le 140.000 e le 160.000 tonnellate, cioè ancora e molto più grandi di quelle che arrivano oggi. In un' area, la prima zona industriale di Porto Marghera, e in un canale largo meno di 100 metri che impedirebbe alle navi di muoversi in modo separato, e per la realizzazione della quale servirebbero anni di lavori e costose bonifiche». Il canale dei Petroli La percorrenza - concludono gli autori del progetto Fusina - di tutto il canale dei Petroli, di navi così grandi, impatta con le attuali norme di sicurezza della navigazione. Sicurezza che risulta ridicolo pretendere di testare con un solo passaggio a fronte degli oltre mille transiti annuali dell' intero traffico passeggeri che si sommano ai quattromila delle altre categorie. Quando le navi saranno spostate dal Bacino San Marco e dal canale della Giudecca, potrà essere ripreso il confronto sulla soluzione definitiva».

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Antimafia: nel mirino la droga nei porti

Nella relazione della Dia anche l' aumento di incendi dolosi e il ruolo di controllo delle cosche di Ventimiglia

ALESSANDRA PIERACCI

CRONACA

Antimafia: nel mirino la droga nei porti

Nella relazione della Dia anche l'aumento di incendi dolosi e il ruolo di controllo delle cosche di Ventimiglia

Liguria è infiltrata da organizzazioni mafiose, soprattutto di origine calabrese e, in misura minore, campana e siciliana. Un arrivo cominciato negli Anni 50 e che in passato restava nascosto, grazie a strategie di mimetizzazione. Ma le recenti inchieste giudiziarie hanno svelato l' esistenza di una struttura criminale chiamata Liguria operante attraverso almeno quattro «locali» a Genova, Lavagna, Ventimiglia e Sarzana. "Camera" di Ventimiglia Organismi coordinati tra loro e con il crimine reggino attraverso la Camera di controllo, una struttura intermedia con sede a Genova: le relazioni con gli organismi operanti in Costa Azzurra vengono invece intrattenuti attraverso la Camera di passaggio dislocata a Ventimiglia. In provincia di Imperia operano qualificate proiezioni delle cosche reggine Santaiti-Gioffrè-Gallico, Piromalli, Mazzaferro, Alvaro e Pelle. Tra Taggia e Sanremo opererebbero alcuni soggetti collegati alle cosche di Palmi e Gioia Tauro. Anche a Savona si registra la presenza di esponenti delle cosche reggine Palamara-Morabito-Bruzzaniti, Raso-Gullace-Albanese e Piromalli. Così la fotografia della Liguria secondo la relazione semestrale della Dia, la Direzione Investigativa Antimafia, presentata al Parlamento e illustrata, per quanto riguarda la nostra regione, ieri mattina dal colonnello Mario Mettifogo. Droga nei porti «L' attenzione sul porto di Genova deve essere innalzata perché sia Genova che in parte lo scalo di Savona, rappresentano i principali porti di ingresso degli stupefacenti nel nostro Paese come dimostrano gli ingenti sequestri di questi anni» - ha detto il colonnello - . Il ruolo del porto si fa ancora più cruciale visto che quando si parla di droga ci troviamo a affrontare una criminalità liquida, difficile da inserire una categoria specifica e pronta a costruire ogni tipo di alleanze per ottenere i profitti». Anche se il traffico di stupefacenti rimane l' attività più fruttuosa, l' interesse criminale si è indirizzato anche verso l' infiltrazione degli ambiti politico-amministrativi e dell' imprenditoria. Per la Dia tuttavia le indagini degli ultimi anni hanno evidenziato il ricorso ad atti intimidatori, in particolare incendi dolosi «spesso coincidenti con i tentativi di condizionamento delle amministrazioni locali anche al fine dell' accaparramento di appalti pubblici. Un fenomeno in crescita nella nostra Regione: con 47 incendi dolosi accertati nel 2018 contro i 15 dell' anno precedente». Confische Inevitabili i riflessi negativi sull' economia del territorio per gli effetti distorsivi della concorrenza, derivanti dal massiccio investimento di capitali mafiosi. Un' idea della situazione, anche se parziale, può essere rappresentata dalle confische: 271 immobili, altri 77 destinati, in atto le procedure per la gestione di 18 aziende, mentre altre 8 sono già state destinate. Alberghi, ristoranti, attività immobiliari, commercio all' ingrosso, costruzioni, attività manifatturiere ed edili, terreni agricoli, appartamenti, ville, fabbricati industriali, negozi, sono alcune tra le tipologie di beni sottratti alla criminalità, concentrati, secondo un ordine quantitativo che vede al primo posto la provincia di Genova, poi Savona, Imperia e La Spezia. Grandi opere Sotto la lente, perché a rischio infiltrazioni, i grandi lavori per Ponte Morandi. A gennaio la Dia ha emesso un' interdittiva antimafia per un' azienda che aveva ottenuto un subappalto nell' ambito della demolizione arrestando anche due persone. «I controlli ex post - spiega Mettifogo - consentono di segnalare le situazioni anomale. Nel caso di ponte Morandi, essendo la mole delle imprese coinvolte estremamente importante, è un lavoro complesso. Oltre all' interdittiva, in questi mesi rispetto al

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Morandi abbiamo effettuato anche tre accessi al cantiere che consistono anzitutto nel fotografare una situazione identificando cose, imprese e persone che si trovano in quel momento in cantiere, poi nell' analisi di tutto quanto è stato rinvenuto». Passeur E accanto alle nostre mafie, ecco che emergono anche i gruppi criminali di importazione, attivi nei principali centri urbani, in particolare a Genova: sodalizi di origine africana, sudamericana, ma anche romena e albanese, stanziali o in transito, disposti a collaborare tra loro o con organizzazioni italiane per il traffico e lo spaccio di stupefacenti. Al confine tra Liguria e Francia non si rimargina la piaga dell' attività dei passeur che dietro lauto compenso trasportano in territorio francese i clandestini nascondendoli nei mezzi di trasporto. I lavori di Ponte Morandi e il traffico di droga nei container nel mirino dell' Antimafia.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Trasporti eccezionali Aspi riduce i divieti

GENOVA Con la lettera che Autostrade per l' Italia ha inviato ieri a Spediporto, enti locali e Autorità di sistema portuale, i trasporti eccezionali per il porto di Genova hanno ottenuto un percorso chiaro, così da facilitare i veicoli diretti alle banchine dello scalo. Il nodo che si era sviluppato intorno all' allacciamento, in territorio piemontese, tra la A7 e la A26, sembra ora sciolto: dopo l' incontro di Aspi con gli enti locali e la prefettura «è stato possibile individuare un itinerario alternativo sul territorio, funzionale al periodo strettamente necessario al completamento dell' attività manutentiva». Significa che tutto rientrerà alla normalità quando i can tieri termineranno, ma nel frattempo è stata individuata una strada alternativa per far passare i tir con trasporto eccezionale. Già questa settimana poi dovrebbero essere eliminate una serie di limitazioni sulla tratta tra Tortona e l' allacciamento con la A26. Su quella stessa autostrada è stata poi rimossa la limitazione nel tratto Masone-Ovada. Novità anche sulla A10. Tra Albisola e Savona «sono state individuate specifiche modalità gestionali» scrive Aspi, e il transito sarà consentito dopo una specifica richiesta di approfondimento. I divieti dunque stanno cadendo, dopo il grido d' allarme, raccolto dal Secolo XIX, lanciato dagli autotrasportatori per il traffico eccezionale diretto al porto di Genova. -

Authority sotto pressione
Assoporti sceglie i vertici
con un concorso pubblico

Trasporti eccezionali
Aspi riduce i divieti

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il Porto antico scommette sul Nautico «Torneremo a organizzare il Salone»

Il neo presidente Ferrando: «Pronti a riprenderci un ruolo da protagonisti dal 2020». Il progetto monorotaia: «Lo valuteremo»

Matteo Dell' Antico

GENOVA

Il rilancio dei grandi eventi

Il Porto antico scommette sul Nautico «Torneremo a organizzare il Salone»

L'edizione da record, verso i mille espositori

Ritornare ad organizzare il Salone Nautico e puntare tutto su nuovi eventi e fiere che abbiano un richiamo internazionale. Mauro Ferrando, nuovo presidente della Porto Antico Spa, la società allargata con l' integrazione di Fiera di Genova che oggi gestisce le aree dei Magazzini del Cotone e della Foce, ha le idee chiare e non fa mistero dei propri obiettivi. «Il mio impegno sarà quello di far sì che la Porto Antico rivesta un ruolo centrale nel rilancio della nostra città», spiega. Un programma ancora da completare che tuttavia il nuovo presidente ha già in mente almeno nelle sue linee guida a partire da uno dei più importante eventi a livello mondiale che vengono organizzati nel capoluogo ligure, il Salone Nautico di Genova. «Ho già parlato con Ucina (per ora nessun commento dall' associazione, ndr). E quello che ho detto alla Confindustria nautica è che vogliamo tornare a giocare un ruolo da protagonisti senza essere semplici comparse, come invece è stato negli ultimi anni. Per questo motivo sottolinea Ferrando - puntiamo, dal 2020, a riprendere in mano l' organizzazione della kermesse, ovviamente partendo da una forte collaborazione con Ucina che mi auguro prosegua e cresca nel tempo». Il Salone Nautico di Genova, giunto quest' anno alla sua 59esima edizione, sino al 2013 è stato organizzato da Fiera in collaborazione e con il patrocinio della Confindustria nautica. Poi, dal 2014, visti anche i numerosi problemi della Fiera che hanno portato alla liquidazione della società, l' organizzazione della manifestazione è passata a I Saloni Nautici, società partecipata al 100% da Ucina che annualmente ha corrisposto un affitto a Fiera di Genova unicamente per l' occupazione delle aree espositive durante i giorni in cui si svolge la rassegna, tra settembre e ottobre. Ma nei piani di Ferrando c' è anche un coinvolgimento degli spazi del porto antico durante i giorni del Nautico con barche in acqua e stand a terra. «In passato - spiega - si è parlato spesso di allargare la manifestazione dalla Fiera ai Magazzini del Cotone. Potrebbe essere una buona idea sulla quale certamente lavoreremo, così come valuteremo la possibilità di realizzare una monorotaia che colleghi i due spazi espositivi così da facilitare lo spostamento dei visitatori tra le due zone». L' assemblea dei soci della Porto Antico Spa ha nominato nuovi amministratori. Oltre al presidente Ferrando, avvocato civilista, uomo vicino al sindaco Marco Bucci e indicato da Palazzo Tursi, il consiglio di amministrazione vede l' ingresso di Federico Diomeda, in rappresentanza del Comune e di Cristina Repetto, in rappresentanza di Filse-Regione Liguria. Confermati i consiglieri Luca Nannini, presidente uscente, in rappresentanza della Camera di Commercio e Lucia Cristina Tringali per l' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Nel collegio sindacale, presieduto da Gian Alberto Mangiante, entrano Barbara Marini e Elio Giacomo Castaldini. La nuova compagine azionaria - dopo il conferimento del ramo d' azienda, comprese attività fieristiche e Marina, di Fiera di Genova Spa in liquidazione nella Porto Antico - vede il Comune di Genova, socio di maggioranza con il 51,9%, seguito da Camera di Commercio di Genova con il 37,20%, Palazzo San Giorgio con il 4,84% e l' ingresso di Filse-Regione Liguria (già socio di Fiera di Genova) con il 6,01%. A seguito dell' operazione il capitale sociale ammonta a 7.301.448 euro. Un ulteriore aumento di capitale, sino alla concorrenza di cinque milioni di euro, è già stato deliberato

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

ed è al momento da sottoscrivere. Il termine è stato fissato al 31 dicembre 2019. Con il passaggio dei lavoratori di Fiera di Genova, i dipendenti della società Porto Antico di Genova sono oggi 50. -

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

L' intervista

Porto Antico e fiera, parla il neo presidente

di Massimo Minella

Genova Cronaca

L'intervista

Ferrando: "Porto Antico e Fiera unite Per la crescita il modello è Barcellona"

La protesta

Trasporti, sciopero contro il governo 'Ritardi inaccettabili'

Ha già un modello a cui guarda, Barcellona, e un piano che punta a riportare Genova al centro del business fieristico facendo leva sulla sinergia fra Porto Antico e Fiera. Da ieri Mauro Ferrando è il nuovo presidente della Porto Antico, al termine del processo di integrazione che ha visto finalmente riunirsi sotto un unico cappello la stessa Porto Antico con la Fiera in liquidazione (50 dipendenti in tutto). Con Ferrando, genovese, avvocato civilista esperto di diritto societario commerciale e del lavoro, indicato dal Comune di Genova, sono stati nominati nel nuovo cda Federico Diomeda, (Comune) Cristina Repetto (Filse-Regione) e i confermati Luca Nannini, presidente uscente, (Camera di Commercio), e Lucia Cristina Tringali (Autorità Portuale). Il nuovo capitale sociale di 7,3 milioni vede ora il Comune con il 51,9%, seguito da Camera di Commercio (37,20), l' Autorità Portuale (4,84) e Filse (già socio di Fiera di Genova) che entra con il 6,01. A rafforzare il capitale arriverà entro fine anno un aumento di 5 milioni. Soddisfatto il sindaco Marco Bucci che parla di una Genova «proiettata a diventare la prima città del Mediterraneo». Una rivoluzione, spiega Bucci pensando anche al progetto del waterfront di levante, «che non può prescindere da un' area fieristica e di intrattenimento di grande qualità». **E quindi, presidente Ferrando, come si prepara a questo incarico?** «Con la consapevolezza di dedicarmi a una sfida interessante. Ringrazio il sindaco per la fiducia accordatami. Cercheremo di dare un contributo alla crescita della città». **Ci riuscirete?** «Lo spero, ma per quanto mi riguarda credo che questa sia una di quelle società in grado di diventare uno dei volani che consentiranno a Genova di compiere un balzo in avanti a livello internazionale». Ottimista sul futuro di Genova... «Le condizioni per il salto ci sono, ma a patto che Genova esca dal suo guscio. Non si può più guardare solo al passato glorioso, è sul presente che ci si deve concentrare. E da questo punto di vista la sinergia che metteremo in campo fra Porto Antico e Fiera potrà rivelarsi preziosa». **Come pensa di impostare il suo lavoro?** «In passato la percezione che si è avuta della Porto Antico è stata un po' quella di un soggetto che affitta degli spazi. Sulla Fiera, invece, abbiamo visto ridursi gli eventi e degradare i manufatti. Cercheremo di cancellare questo, riunendo le due società in unico contenitore a disposizione della città, prendendo anche spunto da esperienze di altri». **A chi sta pensando? Ha già un modello di riferimento?** «Io credo che non ci sia da inventare nulla, bisogna guardare a ciò che è già stato fatto. Per questo cito il lavoro svolto da Barcellona, con cui abbiamo già siglato un protocollo, qualche tempo fa. Stiamo parlando di una struttura di caratura mondiale che organizza fiere tutelate da copyright ed esporta i suoi modelli di sviluppo».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Su quali filoni si potrebbero sviluppare delle collaborazioni? «Ne parlerò presto con il ceo della società di Barcelona Ricardo Zapatero. Loro, ad esempio, non hanno la nautica come loro core business, a differenza nostra, ma puntano su altre fiere. Anche qui potrebbero sorgere dei progetti interessanti». **A proposito di nautica, il Salone potrebbe finalmente vivere sui due poli Fiera-Porto Antico?** «Di sicuro è un evento che va incrementato e se possibile raddoppiato. Abbiamo un grande interesse sul Salone e possiamo dare un contributo fondamentale per quanto riguarda la razionalizzazione delle aree e gli interventi da realizzare». Il Salone a Genova lo organizza l' Ucina... «Sì e noi vogliamo avere un rapporto eccellente con Ucina, dialogare senza scontri. Ho già incontrato il nuovo presidente Cecchi e abbiamo condiviso tante cose. La nuova Porto Antico non sarà comunque spettatore, ma vorrà avere un ruolo attivo. Noi siamo disponibili a parlare con tutti, ma quando ci sediamo al tavolo chiediamo un atteggiamento leale». **Perché dice questo?** «Sono genovese e da tanti anni mi confronto con questa realtà non sempre facile. Ci tengo a sottolineare che non saremo meri spettatori delle trasformazioni della città su tanti temi, come ad esempio il waterfront. E vogliamo confrontarci non solo all' interno del nostro giardino, dentro cioè agli spazi in concessione, ma anche nelle aree esterne, non solo urbane. Ripenso ancora a Barcellona, che dopo Kyoto ora sta ragionando su un protocollo con Addis Abeba. Ecco, io credo che serva una visione internazionale, anche per riportare qui grandi eventi». Un esempio? «Da ragazzo frequentavo il Bibe, da cui poi è nato un evento mondiale come Vinitaly, che è la sua evoluzione. Perché non provare a ragionare su modelli di questo tipo? »

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Porto Antico, Ferrando è il nuovo presidente

Completato il processo di integrazione Porto Antico- Fiera di Genova in liquidazione

Mauro Ferrando , genovese, avvocato civilista esperto di diritto societario commerciale e del lavoro, è il nuovo presidente di Porto Antico di Genova spa . Lo ha nominato l' assemblea dei soci, preso atto delle dimissioni dei membri del consiglio di amministrazione e della scadenza di mandato del collegio sindacale. Porto Antico Ha indicato Ferrando il Comune di Genova. Nel cda entrano anche Federico Diomeda, in rappresentanza del Comune e Cristina Repetto, in rappresentanza di Filse-Regione Liguria. Confermati i consiglieri Luca Nannini, presidente uscente, in rappresentanza della Camera di Commercio, e Lucia Cristina Tringali per l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Nel collegio sindacale, presieduto da Gian Alberto Mangiante, entrano Barbara Marini e Elio Giacomo Castaldini. Il percorso di integrazione si è concluso con il conferimento da Fiera di Genova a Porto Antico del ramo d' azienda attività fieristiche-Marina, a seguito della valutazione positiva del Comitato Portuale del 27 giugno per il subingresso di Porto Antico nella titolarità della concessione della Marina e la ricognizione degli atti del 10 luglio scorso. Nella nuova compagine azionaria il Comune di Genova è socio di maggioranza assoluta con il 51,9%, seguito da Camera di Commercio di Genova con il 37,20%, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale con il 4,84%. È entrata Filse-Regione Liguria (già socio di Fiera di Genova) con il 6,01%. A seguito dell' operazione il capitale sociale ammonta a 7.301.448 euro. Un ulteriore aumento di capitale, sino alla concorrenza di 5 milioni di euro, è già stato deliberato ed è al momento da sottoscrivere. Il termine è stato fissato al 31 dicembre 2019. Con il passaggio dei lavoratori di Fiera di Genova spa, i dipendenti di Porto Antico di Genova sono oggi 50. «Siamo al centro di una grande rivoluzione per Genova - dichiara il sindaco Marco Bucci -la città è proiettata a diventare la prima del Mediterraneo. Questa rivoluzione non può prescindere da un' area fieristica e di intrattenimento di grande qualità. L' amministrazione comunale punta tantissimo sulla piena operatività dell' area del Porto Antico e di Fiera, oggi al centro di una grande trasformazione degli spazi grazie anche al progetto di riqualificazione del waterfront di Levante. Al nuovo consiglio di amministrazione vanno i miei auguri di buon lavoro».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Genova Post

Genova, Voltri

Porto Antico di Genova, Mauro Ferrando nuovo presidente

Genova - Preso atto delle dimissioni dei membri del Consiglio di Amministrazione e della scadenza di mandato del Collegio sindacale, l' Assemblea dei Soci di Porto Antico di Genova Spa ha oggi nominato i nuovi amministratori. Il nuovo presidente della società è Mauro Ferrando, genovese, avvocato civilista esperto di diritto societario commerciale e del lavoro, indicato dal Comune di Genova. Oltre all' avv. Ferrando il Consiglio di amministrazione vede l' ingresso di Federico Diomeda, in rappresentanza del Comune e di Cristina Repetto, in rappresentanza di Filse-Regione Liguria. Confermati i consiglieri Luca Nannini, presidente uscente, in rappresentanza della Camera di Commercio, e Lucia Cristina Tringali per l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Nel collegio sindacale, presieduto da Gian Alberto Mangiante, entrano Barbara Marini e Elio Giacomo Castaldini. «Ho accettato con entusiasmo l' incarico di presiedere la Porto Antico, società che da oggi unisce alla sua storica attività anche quella di organizzazione di fiere e di altri eventi di richiamo. Il mio impegno - ha esordito il presidente Ferrando - sarà quello di far sì che la Porto Antico rivesta un ruolo centrale nel rilancio della nostra città, dandosi una vocazione internazionale e guardando ad esperienze di Paesi e città che, nel mondo, hanno saputo fare, sinergicamente, di aree waterfront e dell' attività fieristica e di marina, un importante e decisivo volano per l' economia e per lo sviluppo del territorio». «Siamo al centro di una grande rivoluzione per Genova - ha sottolineato il sindaco di Genova Marco Bucci - proiettata a diventare la prima città del Mediterraneo. Questa rivoluzione non può prescindere da un' area fieristica e di intrattenimento di grande qualità. L' amministrazione comunale punta tantissimo sulla piena operatività dell' area del Porto Antico e di Fiera, oggi al centro di una grande trasformazione degli spazi grazie anche al progetto di riqualificazione del Waterfront di Levante. Al nuovo Consiglio di Amministrazione vanno i miei auguri di buon lavoro».

Genova Today

Genova, Voltri

Porto Antico e Fiera, completata la "fusione": Mauro Ferrando presidente

Dopo il via libera del Comitato portuale al conferimento del ramo d' azienda di Fiera in liquidazione a Porto Antico, nominato anche il nuovo consiglio di amministrazione

GENOVATODAY Economia

love has no labels

Economia

Porto Antico e Fiera, completata la "fusione": Mauro Ferrando presidente

Dopo il via libera del Comitato portuale al conferimento del ramo d'azienda di Fiera in liquidazione a Porto Antico, nominato anche il nuovo consiglio di amministrazione

I più letti di oggi

unicef

Con la nomina a presidente di Mauro Ferrando, nasce la nuova Porto Antico di Genova, allargata con l' integrazione delle attività di Fiera di Genova. L' assemblea dei soci di Porto Antico ha approvato la nomina di Ferrando, genovese, avvocato civilista, esperto di diritto societario commerciale e del lavoro, terminando così il percorso di integrazione tra le due aziende. La nuova compagine azionaria è stata ufficializzata dopo il via libera del Comitato portuale al conferimento del ramo d'azienda (attività fieristiche e Marina) di Fiera in liquidazione a Porto Antico, arrivato lo scorso 27 giugno. Il Comune di Genova è socio di maggioranza assoluta con il 51,9%, seguito da Camera di Commercio di Genova con il 37,20%, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale con il 4,84% e l' ingresso di Filse-Regione Liguria (già socio di Fiera di Genova) con il 6,01%. Il nome di Ferrando è stato indicato proprio dal Comune di Genova: nel consiglio di amministrazione entrano Federico Diomeda in rappresentanza del Comune, e Cristina Repetto, in rappresentanza di Filse-Regione Liguria. Confermati i consiglieri Luca Nannini, presidente uscente, in rappresentanza della Camera di Commercio, e Lucia Cristina Tringali per l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Nel collegio sindacale, presieduto da Gian Alberto Mangiante, entrano Barbara Marini e Elio Giacomo Castaldini. A seguito dell' operazione, il capitale sociale ammonta a 7.301.448 Euro. Un ulteriore aumento di capitale, sino alla concorrenza di 5 milioni di euro, è già stato deliberato ed è al momento da sottoscrivere. Il termine è stato fissato al 31 dicembre 2019. Con il passaggio dei lavoratori di Fiera di Genova Spa, i dipendenti di Porto Antico di Genova salgono oggi a 50. «Ho accettato con entusiasmo l' incarico di presiedere la "nuova" Porto Antico, società che da oggi unisce alla sua storica attività anche quella di organizzazione di fiere e di altri eventi di richiamo. Il mio impegno - ha detto Ferrando - sarà quello di far sì che la Porto Antico rivesta un ruolo centrale nel rilancio della nostra città, dandosi una vocazione internazionale e guardando ad esperienze di Paesi e città che, nel mondo, hanno saputo fare, sinergicamente, di aree waterfront e dell' attività fieristica e di marina, un importante e decisivo volano per l' economia e per lo sviluppo del territorio».

Genova24

Genova, Voltri

Porto Antico spa, il nuovo presidente è l' avvocato Mauro Ferrando

Lascia Giorgio Mosci. Con Fiera di Genova Spa in liquidazione, completato il processo di integrazione

Genova . L' assemblea dei soci di Porto Antico di Genova Spa ha nominato i nuovi amministratori. Il nuovo presidente della società è Mauro Ferrando, genovese, avvocato civilista esperto di diritto societario commerciale e del lavoro, indicato dal Comune di Genova. Oltre a Ferrando il Cda vede l' ingresso di Federico Diomeda, in rappresentanza del Comune e di Cristina Repetto, in rappresentanza di Filse-Regione Liguria. Confermati i consiglieri Luca Nannini, presidente uscente, in rappresentanza della Camera di Commercio, e Lucia Cristina Tringali per l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Nel collegio sindacale, presieduto da Gian Alberto Mangiante, entrano Barbara Marini e Elio Giacomo Castaldini. Il percorso di integrazione si è concluso con il conferimento del ramo d' azienda - attività fieristiche e Marina - di Fiera di Genova Spa in liquidazione a seguito della valutazione positiva del Comitato Portuale del 27 giugno per il subingresso di Porto Antico nella titolarità della concessione della Marina e la ricognizione degli atti del 10 luglio scorso. La nuova compagine azionaria vede il Comune di Genova, socio di maggioranza assoluta con il 51,9%, seguito da Camera di Commercio di Genova con il 37,20%, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale con il 4,84% e l' ingresso di Filse-Regione Liguria (già socio di Fiera di Genova) con il 6,01%. A seguito dell' operazione il Capitale sociale ammonta a 7.301.448 Euro. Un ulteriore aumento di capitale, sino alla concorrenza di 5 milioni di Euro, è già stato deliberato ed è al momento da sottoscrivere. Il termine è stato fissato al 31 dicembre 2019. Con il passaggio dei lavoratori di Fiera di Genova Spa, i dipendenti di Porto Antico di Genova sono oggi 50. 'Ho accettato con entusiasmo l' incarico di presiedere la nuova Porto Antico, società che da oggi unisce alla sua storica attività anche quella di organizzazione di fiere e di altri eventi di richiamo. Il mio impegno - dice il neopresidente Ferrando - sarà quello di far sì che la Porto Antico rivesta un ruolo centrale nel rilancio della nostra città, dandosi una vocazione internazionale e guardando ad esperienze di Paesi e città che, nel mondo, hanno saputo fare, sinergicamente, di aree waterfront e dell' attività fieristica e di marina, un importante e decisivo volano per l' economia e per lo sviluppo del territorio.' Al termine dell' assemblea i soci hanno espresso un ringraziamento non formale al past president Giorgio Mosci, a Luca Nannini per aver guidato il processo di transizione con il duplice ruolo di liquidatore di Fiera da marzo 2016 e da febbraio 2019 di presidente di Porto Antico e a Emilio Gatto, per il suo contributo alla liquidazione fino ad agosto 2017.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

MenteLocale Genova

Genova, Voltri

Genova, Mauro Ferrando nuovo presidente di Porto Antico e Fiera del Mare

Genova - Preso atto delle dimissioni dei membri del Consiglio di Amministrazione e della scadenza di mandato del Collegio sindacale, l' Assemblea dei Soci di Porto Antico di Genova Spa ha nominato i nuovi amministratori. Il nuovo presidente della società è Mauro Ferrando , genovese, avvocato civilista esperto di diritto societario commerciale e del lavoro, indicato dal Comune di Genova.Oltre all' avv. Ferrando il Consiglio di amministrazione vede l' ingresso di Federico Diomeda , in rappresentanza del Comune e di Cristina Repetto , in rappresentanza di Filse-Regione Liguria. Confermati i consiglieri Luca Nannini , presidente uscente, in rappresentanza della Camera di Commercio, e Lucia Cristina Tringali per l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Nel collegio sindacale, presieduto da Gian Alberto Mangiante , entrano Barbara Marini e Elio Giacomo Castaldini .Il percorso di integrazione si è concluso con il conferimento del ramo d' azienda - attività fieristiche e Marina - di Fiera di Genova Spa in liquidazione a seguito della valutazione positiva del Comitato Portuale del 27 giugno per il subingresso di Porto Antico nella titolarità della concessione della Marina e la ricognizione degli atti del 10 luglio scorso. La nuova compagine azionaria vede il Comune di Genova, socio di maggioranza assoluta con il 51,9%, seguito da Camera di Commercio di Genova con il 37,20%, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale con il 4,84% e l' ingresso di Filse-Regione Liguria (già socio di Fiera di Genova) con il 6,01%.A seguito dell' operazione il Capitale sociale ammonta a 7.301.448 Euro . Un ulteriore aumento di capitale, sino alla concorrenza di 5 milioni di Euro, è già stato deliberato ed è al momento da sottoscrivere. Il termine è stato fissato al 31 dicembre 2019.Con il passaggio dei lavoratori di Fiera di Genova Spa, i dipendenti di Porto Antico di Genova sono oggi 50 . « Ho accettato con entusiasmo l' incarico di presiedere la "nuova" Porto Antico, società che da oggi unisce alla sua storica attività anche quella di organizzazione di fiere e di altri eventi di richiamo . Il mio impegno - ha esordito Mauro Ferrando - è quello di far sì che la Porto Antico rivesta un ruolo centrale nel rilancio della nostra città , dandosi una vocazione internazionale e guardando ad esperienze di Paesi e città che, nel mondo, hanno saputo fare, sinergicamente, di aree waterfront e dell' attività fieristica e di marina, un importante e decisivo volano per l' economia e per lo sviluppo del territorio ».« Siamo al centro di una grande rivoluzione per Genova - sottolinea il sindaco di Genova Marco Bucci - proiettata a diventare la prima città del Mediterraneo. Questa rivoluzione non può prescindere da un' area fieristica e di intrattenimento di grande qualità. L' amministrazione comunale punta tantissimo sulla piena operatività dell' area del Porto Antico e di Fiera , oggi al centro di una grande trasformazione degli spazi grazie anche al progetto di riqualificazione del Waterfront di Levante . Al nuovo Consiglio di Amministrazione vanno i miei auguri di buon lavoro».Al termine dell' assemblea i soci hanno espresso un ringraziamento non formale al past president Giorgio Mosci, a Luca Nannini per aver guidato il processo di transizione con il duplice ruolo di liquidatore di Fiera da marzo 2016 e da febbraio 2019 di presidente di Porto Antico e a Emilio Gatto, per il suo contributo alla liquidazione fino ad agosto 2017. Analogo ringraziamento è stato formulato al Cda e al Collegio sindacale uscenti.Potrebbe interessarti anche: , Genova, sciopero di bus, treni e metro del 24 luglio 2019: orari e modalità , Mentelocale Bistrot cerca personale: posizioni aperte e requisiti , Metropolitana di Genova: chiusura serale anticipata dal 22 al 26 luglio. Gli orari , Tim ha scelto Portovenere per lo spot sulla rete 5G: il video , Liguria, salvate oltre 75 milioni di api dalla Vespa velutina. Concluso il progetto Life StopVespa.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Mafia, è allarme incendi dolosi: in un anno aumentati del 400%

Il dato emerge dalla relazione annuale della Direzione investigativa antimafia Il capo Mettifogo: «Numeri su cui stiamo lavorando, ma serve molta cautela»

Marco Grasso

Mafia, è allarme incendi dolosi: in un anno aumentati del 400%

Vendeva forniture di gas ma era pure un abile ladro: vittime sei pensionati

Il dato più impressionante riguarda i cosiddetti "reati spia", come incendi dolosi, usura ed estorsioni, eventi cioè che potrebbero essere una manifestazione di una possibile presenza mafiosa: nel corso dell' ultimo anno i roghi appiccati in modo volontario in Liguria sono aumentati del 400%. È il dato che emerge dalle analisi della Dia ligure, sui dati dei reati monitorati: da un anno all' altro le denunce sono passate da 11 a 47. Numeri che, spiegano gli inquirenti, vanno maneggiati con cautela. Ma che sono comunque molto rilevanti: «Si parla di azioni strumentali al raggiungimento di obiettivi criminali, spesso coincidenti con i tentativi di "condizionamento" delle amministrazioni locali anche per l' accaparramento di appalti pubblici - spiega il colonnello Mario Mettifogo, capo della Direzione investigativa antimafia della Liguria - e che hanno effetti negativi sull' economia per gli effetti distorsivi della concorrenza, derivanti peraltro dal massiccio investimento di capitali mafiosi. È un dato che va ponderato, che senza dubbio è interessante e su cui stiamo lavorando con attenzione». I FARI SUL PONTE MORANDI Il dato emerge nel corso della relazione annuale sull' attività antimafia, avvenuta ieri presso la sede regionale della Dia. Tra gli aspetti che hanno impegnato di più gli investigatori, negli ultimi mesi, ci sono i controlli sui lavori del Ponte Morandi, che hanno portato a un' interdittiva antimafia e a una misura nei confronti di Ferdinando Varlese, personaggio vicino alla camorra, proprietario di fatto della Tecnodem, ditta che si era inflitrata nei lavori di demolizione: «Si tratta di un' azienda che aveva ottenuto un appalto non eccezionale, ma comunque molto rilevante spiega Mettifogo - Questo tipo di verifiche ex post ci consente di setacciare tutto ciò che avviene all' interno dei cantieri, ma ovviamente ci sono dei tempi tecnici». Dall' inizio dei lavori la Dia ha effettuato tre controlli a sorpresa. Durante uno di questi è stato scoperto proprio Varlese, che era entrato nell' area dei cantieri con un pass da visitatore. In realtà, secondo l' inchiesta coordinata dal pm Federico Manotti, Varlese era il vero e proprio amministratore occulto della società. «Queste ispezioni consistono anzitutto nel fotografare una situazione - dice ancora Mettifogo - identificando cose, imprese e persone che si trovano in quel momento in cantiere. Tuttavia il lavoro non finisce in quel momento, ma semmai comincia, e prosegue con l' analisi di tutto quanto è stato rinvenuto». LE INFILITRAZIONI IN PORTO Un nodo cruciale delle attività mafiose, confermato an che dalle indagini più recenti, sono i porti di Genova, La Spezia e Vado: «Genova in particolare è uno scalo crocevia di traffici di droga», conferma Mettifogo. Già nel 2017 il pentito Pietro Mesiani Mezzacuva, ex membro del clan Molè, aveva raccontato di come i clan della piana di Gioia Tauro avessero scelto di trasformare il capoluogo ligure nel nuovo hub del narcotraffico, per sfuggire ai sequestri messi a segno dalle Procure calabresi. Le inchieste hanno portato alla luce infiltrazioni tra i portuali e il progetto di fondare addirittura un' agenzia marittima ad hoc, in modo da coprire i traffici illeciti. Ancora di recente la Guardia di Finanza ha sequestrato 2 tonnellate di cocaina in porto: «Negli anni Novanta sequestrammo un carico da 5 tonnellate - ricorda Mettifogo, ex ufficiale del nucleo investigativo dei carabinieri e del Ros - e dalle attività di indagini venne fuori che già allora a Genova ne passavano almeno 12 l' anno». ALLARME MAFIA NIGERIANA Un altro allarme riguarda le mafie straniere, il cui potere negli ultimi anni è andato crescendo. Tra le più radicate quella albanese, che sul fronte del traffico di droga ha effettuato

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

un vero e proprio salto di qualità. Secondo la Dia è ormai in grado di trattare ad altissimi livelli, e di gestire autonomamente intere rotte legate al narcotraffico di cocaina, eroina e marijuana. Tra i fenomeni più recenti Mettifogo sottolinea anche la crescita della malavita nigeriana: «Sarà molto probabilmente il tema dei prossimi anni - spiega - la Nigeria raddoppierà gli abitanti nei prossimi trenta-quarant' anni, e di conseguenza avremo a che fare con i loro fenomeni criminali in modo sempre più pervasivo. In Liguria manca ancora una fotografia esaustiva, ma solo perché abbiamo meno migranti, rispetto ad altre regioni italiane, e meno interessi economici. In alcune zone di Genova (il riferimento è ad esempio al centro storico) ci sono presenze che vanno monitorate e indagate».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

I l rapporto della dia Anche i giudici hanno riconosciuto che i roghi spesso sono metodo per raggiungere obiettivi criminali e di condizionamento

Il fuoco, codice della 'ndrangheta Così le cosche penetrano in Liguria

La Direzione Investigativa Antimafia parla di criminalità sempre più " liquida", quasi invisibile Bruciati negozi, alberghi, bar, ristoranti ed i soggetti denunciati dai 15 del 2017 sono passati ai 47 del 2018

di Marco Lignana

Il fuoco, codice della 'ndrangheta
Così le cosche penetrano in Liguria

Detenuta a Genova cambia sesso dodici volte in trasferta a Torino

Tutti quegli incendi in Liguria, quei locali dati alle fiamme, non fanno pensare a qualcosa di casuale. Anzi, fanno credere alla Direzione Investigativa Antimafia (Dia) che dietro possa esserci una criminalità organizzata " sempre più liquida". Difficile da rintracciare, a tratti quasi invisibile. I dati parlano da soli: le persone segnalate per danneggiamento seguito da incendio sono passate dalle 15 nel 2017 alle 47 nel 2018. Sono più che triplicate. Ed è la stessa Dia - nel rapporto appena pubblicato e riferito al secondo semestre dell' anno passato - a dire che " le indagini svolte negli ultimi anni hanno anche evidenziato il ricorso ad atti intimidatori (soprattutto incendi dolosi), strumentali al raggiungimento di obiettivi criminali, spesso coincidenti con i tentativi di condizionamento delle amministrazioni locali, anche al fine dell' accaparramento di appalti pubblici". Del resto anche i giudici di Genova lo hanno riconosciuto: nella sentenza di appello "bis" che lo scorso dicembre ha condannato i membri delle ' ndrine calabresi non solo a Ventimiglia, ma anche a Bordighera, gli incendi dolosi sono elencati fra i cosiddetti "reati fine" compiuti dalle famiglie Pellegrino e Barilaro. Il fuoco, nel codice mafioso, non soltanto danneggia e rovina. Ma spaventa, intimorisce, punta a impedire che qualche cittadino onesto "alzi la cresta". E la Liguria, come ormai stabilito da diverse altre sentenze, alcune passate in giudicato, è ormai da tempo terra 'ndranghetista. Solo in un caso la magistratura non ha confermato quanto messo insieme da forze dell' ordine e Procura. Mentre sulle " locali" di Genova, Lavagna, Ventimiglia- Bordighera le condanne sono ormai scritte nero su bianco (e in alcuni casi sono passate in giudicato) per quella che i carabinieri del Ros e la Direzione distrettuale antimafia hanno identificato a Sarzana non c' è stata alcuna condanna. Perché la Corte di Appello, stavolta nel processo "Maglio 3", lo scorso ottobre ha assolto Antonio Romeo. La Procura lo aveva accusato di essere il referente della ' ndrangheta nell' estremo levante ligure, legato alle famiglie Pangallo- Maesano- Favasulli. Non per i giudici, però. Mentre secondo la Dia - che in Liguria è diretta dal colonnello Mario Mettifogo che ha sostituito Sandro Sandulli andato in pensione - sempre nello Spezzino, ma questa volta a Bolano, si muovono "gruppi contigui ai Grande Aracri di Cruto". Niente di sorprendente, visto che l' Emilia Romagna è lì a due passi, e proprio in Emilia diverse inchieste e sentenze hanno messo in luce gli interessi delle 'ndrine. In generale, sono circa 400 le persone segnalate nel 2018 per reati che la Dia definisce "sintomatici di criminalità organizzata", e che in qualche modo hanno avuto a che fare con la Liguria. Mentre sono in corso le procedure di legge per la gestione di 271 immobili confiscati, e altri 77 sono già stati destinati. Poi ci sono le aziende: 18 saranno presto affidate a un nuovo amministratore, altre 8 sono già state date in gestione. Inevitabile, a proposito di criminalità organizzata in Liguria, non imbattersi nel traffico di droga

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

intercettato negli scali della regione: « L' attenzione sul porto di Genova deve essere innalzata perché lo scalo genovese, insieme in parte a quello di Savona, rappresentano i principali porti di ingresso degli stupefacenti nel nostro Paese», avverte il colonnello Mettifogo. Il quale fin dal suo arrivo ha dovuto fare i conti soprattutto con il Ponte Morandi: oltre all' interdittiva notificata all' azienda Tecnodem, secondo gli investigatori controllata da un pluripregiudicato per camorra, gli uomini della Dia hanno già fatto tre blitz dentro i cantieri: «Ora - dice Mettifogo - stiamo analizzando tutto il materiale raccolto durante gli accessi sotto i monconi del viadotto ».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Genova Post

Genova, Voltri

Dia: «Massima attenzione sui porti contro il traffico di stupefacente»

Genova - «L' attenzione sul porto di Genova deve essere innalzata perché lo scalo genovese, insieme in parte a quello di Savona, rappresentano i principali porti di ingresso degli stupefacenti nel nostro Paese come dimostrano gli ingenti sequestri di questi anni»: lo ha detto il colonnello Mario Mettifogo della Dia illustrando i dati liguri relativi al secondo semestre 2018 sulla criminalità. Droga - «Il ruolo del porto - ha detto - si fa ancora più cruciale visto che quando si parla di droga ci troviamo a affrontare una criminalità liquida pronta a costruire ogni tipo di alleanze per ottenere i profitti».

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Il porto

Toti: 'Calata Bettolo, si tratta sulle dimensioni di navi e gru Il progetto rispetterà i tempi'

Genova

IL FUTURO DELLA BANCA

Carige, conto alla rovescia oggi arriva il primo verdetto

Il porto

Toti: 'Calata Bettolo, si tratta sulle dimensioni di navi e gru Il progetto rispetterà i tempi'

" Era del tutto atteso che Enac esprimesse osservazioni sul progetto di Calata Bettolo, dal momento che è nel cono aereo di avvicinamento all' aeroporto di Genova. Sulla piattaforma che, per volontà di Msc e Autorità Portuale, entrerà in funzione entro fine anno, si sta lavorando sia sulle dimensioni delle navi che potranno accostare sia sull' altezza delle gru, oltre che sui binari ferroviari per il trasporto delle merci ». Lo dice il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, a margine di una conferenza stampa, rispondendo alle domande dei cronisti sulla bocciatura da parte di Enac del progetto di Calata Bettolo, nel porto storico del capoluogo ligure, per l' eccessiva altezza delle nuove gru che interferirebbero con il cono aereo. « Il progetto non è stoppato - precisa il governatore - si sta serenamente andando avanti con tutti lavori che ci sono da fare. Si tratterà con Enac sull' altezza delle gru che sarà proporzionale alla lunghezza delle navi che ancora non è stata stabilita dall' autorità portuale. Msc vorrebbe navi con capienza da 12- 13mila contenitori, la Capitaneria di Porto ha alcune perplessità: lasciamo lavorare i tecnici senza che la politica ci metta bocca e i giornalisti facciano allarmismo ». Toti ricorda che «c' è ancora lavoro da fare, visto che dovranno arrivare i pareri anche di capitaneria di porto e autorità portuale, ma credo che si andrà nella direzione auspicata da tutti, ovvero l' apertura del nuovo scalo merci di Calata Bettolo che, assieme al terminal di Vado Ligure che aprirà il 12 dicembre, darà grandi potenzialità ai porti della Liguria che hanno segnato il record storico di movimentazione merci lo scorso giugno. Senza banalizzare, credo che tutti, compreso Enac, abbiano ben contezza di quanto sia importante il sistema dei porti liguri per l' economia italiana». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Genova Post

Genova, Voltri

Calata Bettolo, arrivata la seconda nave MSC

Genova - E' attraccata, questa mattina, la seconda nave MSC al terminal di Calata Bettolo. Per un ulteriore ormeggio di prova, dopo la prima avvenuta a fine maggio, Msc ha scelto una container ship di maggire capacità per effettuare nuove verifiche tecniche. La MSC Rosaria, costruita nel 2007, è 280 metri di lunghezza, 32 di larghezza e 9,8 metri di pescaggio, 5000 teus di carico, la MSC Rosaria ha effettuato la manovra di avanporto senza problemi e quindi il successivo ormeggio potendo così riscontrare quanto necessario per la futura operatività della banchina. Contenitori - Il 30 maggio, a 14 anni dalla realizzazione del primo progetto di un terminal contenitori a Calata Bettolo, dopo l' accelerazione data alla ADSP del Mar Ligure Occidentale all' assegnazione della concessione al Consorzio Bettolo che fa capo all' armatore Gian Luigi Aponte nel 2018, il primo arrivo di una nave MSC alla banchina di 750 metri, 180.000 mq. di superficie con una capacità di oltre 550.000 TEU/annui. Gru - Il progetto del nuovo terminal Bettolo, prevede sei gru di banchina con bracci sollevabili, per un investimento complessivo di 50 milioni di euro a cui si aggiungono ulteriori interventi per attrezzare con Asc Transtainer e straddle cranes per ulteriori 49 milioni di euro. Il complessivo programma di intervento dell' operatore privato si completa infine con le attrezzature di piazzale, dello scalo ferroviario e del parco verifiche per un totale a regime di circa 136 milioni di euro , mentre i costi di costruzione per la parte pubblica ammontano a 230 milioni di euro.

Il Nautilus

Genova, Voltri

Porto di Genova: Seconda nave MSC a Calata Bettolo

Con la container ship 'Rosaria' nuove prove tecniche di ormeggio prima dell' inizio dell' operatività della banchina

Genova - E' attraccata, questa mattina, la seconda nave MSC al terminal di Calata Bettolo. Per un ulteriore ormeggio di prova, dopo la prima avvenuta a fine maggio, Msc ha scelto una container ship di maggire capacità per effettuare nuove verifiche tecniche. La MSC Rosaria, costruita nel 2007, è 280 metri di lunghezza, 32 di larghezza e 9,8 metri di pescaggio, 5000 teus di carico, la MSC Rosaria ha effettuato la manovra di avanporto senza problemi e quindi il successivo ormeggio potendo così riscontrare quanto necessario per la futura operatività della banchina. Il 30 maggio, a 14 anni dalla realizzazione del primo progetto di un terminal contenitori a Calata Bettolo, dopo l' accelerazione data alla ADSP del Mar Ligure Occidentale all' assegnazione della concessione al Consorzio Bettolo che fa capo all' armatore Gian Luigi Aponte nel 2018, il primo arrivo di una nave MSC alla banchina di 750 metri, 180.000 mq. di superficie con una capacità di oltre 550.000 TEU/annui. Il progetto del nuovo terminal Bettolo, prevede sei gru di banchina con bracci sollevabili, per un investimento complessivo di 50 milioni di euro a cui si aggiungono ulteriori interventi per attrezzare con Asc Transtainer e straddle cranes per ulteriori 49 milioni di euro. Il complessivo programma di intervento dell' operatore privato si completa infine con le attrezzature di piazzale, dello scalo ferroviario e del parco verifiche per un totale a regime di circa 136 milioni di euro , mentre i costi di costruzione per la parte pubblica ammontano a 230 milioni di euro.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Terminal calata Bettolo: arriva la Msc Rosaria

Altre prove tecniche di ormeggio prima dell'inizio dell'operatività della banchina

Giulia Sarti

GENOVA A due mesi dall'arrivo della Msc Giannina, arriva al terminal calata Bettolo la seconda nave Msc per un nuovo ormeggio di prova. Per effettuare ulteriori verifiche tecniche, la compagnia ha deciso di far arrivare la container ship Rosaria, di maggiore capacità rispetto all'altra. Costruita nel 2007, Msc Rosaria misura 280 metri di lunghezza, 32 di larghezza e 9,8 metri di pescaggio, 5000 teus di carico, ed ha effettuato la manovra di avamporto e il successivo ormeggio senza problemi, confermando quanto necessario per la futura operatività della banchina. Il 30 Maggio, a 14 anni dalla realizzazione del primo progetto del terminal calata Bettolo destinato ai contenitori e dopo l'accelerazione data dalla AdSp del mar Ligure occidentale all'assegnazione della concessione al Consorzio Bettolo che fa capo all'armatore Gian Luigi Aponte nel 2018, il primo arrivo di una nave Msc alla banchina di 750 metri, 180.000 mq. di superficie con una capacità di oltre 550.000 teu/annui. Il nuovo terminal calata Bettolo, prevede sei gru di banchina con bracci sollevabili, per un investimento complessivo di 50 milioni di euro a cui si aggiungono ulteriori interventi per attrezzare con Asc Transtainer e straddle cranes per ulteriori 49 milioni di euro. Altre opere di intervento riguardano l'operatore: attrezzature di piazzale, scalo ferroviario e parco verifiche per un totale a regime di circa 136 milioni di euro, 230 milioni di euro a carico della parte pubblica.

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Il mistero del Bettolo, qualcuno lavora per fermare Msc?

Genova

PORTI E LOGISTICA

Il mistero del Bettolo, qualcuno lavora per fermare Msc?

di Matteo Cantile

lunedì 22 luglio 2019

I NOSTRI BLOG

GRIF HOUSE di Giovanni Porcella

SAMPLACE di Maurizio Michieli

GENOVA - Possibile che dopo anni di progetti e investimenti la messa in opera del nuovo terminal di Calata Bettolo sia a rischio? A giudicare dal parere espresso dall' Enac sui potenziali rischi legati alle nuove gru sembra proprio di si.

Un fulmine a ciel sereno per il colosso dello shipping Msc che, con grande sollievo delle istituzioni locali, aveva deciso di puntare su Genova per ampliare la sua dotazione infrastrutturale. Ma il 'no' dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile, che ritiene potenzialmente pericolosa l' interferenza della nuove gru del terminal con il cono aereo dei voli in atterraggio all' aeroporto Cristoforo Colombo, getta anche un' ombra sinistra sulle modalità con cui, nel nostri Paese, vengono gestite le opere pubbliche, piccole e grandi: un parere così vincolante e decisivo arriva quando ormai tutto è pianificato, compresi i giganteschi investimenti connessi?

Perché come in un puzzle composto da migliaia di pezzi, anche la realizzazione del nuovo terminal di Bettolo prevede che tutti i tasselli combacino alla perfezione: l' altezza delle gru è determinante per calibrare la tipologia di navi che dovranno servire (e, a regime, nel terminal arriveranno portacontainer di grandi dimensioni); le grandi navi hanno il loro particolare pescaggio e, per questo, il fondale dev' essere dragato alla corretta profondità; per consentire il flusso delle navi pianificato nel progetto dovrà essere messa in opera la diga foranea, un' opera colossale e molto costosa; attorno al terminal dovranno essere realizzate connessioni stradali e ferroviarie tarate sul flusso di container pianificato nei progetti. Tutto, insomma, è strettamente correlato: bisogna buttare tutto a mare per una mail?

Fonti qualificate interne a Msc tendono a minimizzare, giudicando la questione sollevata da Enac molto tecnica e risolvibile con una semplice integrazione al progetto. L'Autorità di Sistema Portuale, a sua volta, si è limitata a prendere atto dei rilievi mossi da Enac, giudicandoli una "richiesta di approfondimenti tecnici per individuare eventuali azioni di mitigazione volte al pieno rispetto delle operazioni di volo". Ma è davvero così?

Quando un uomo della potenza di Gianluigi Aponte investe su un territorio, nessuno può restare indifferente: non lo sono le istituzioni locali, per l'ovvia grande opportunità d'impiego; non lo sono i concorrenti, che vedono in uno dei più grandi armatori del mondo un rivale difficile da contrastare. Bettolo è al centro di una guerra?

Se così fosse, e visti gli interessi in gioco non lo si può escludere, le forze in campo devono giocare la partita decisiva in tempi strettissimi: Giovanni Toti deve mettere il suo carico di carisma a disposizione del progetto, dopo avere incontrato più volte Aponte, persino nel suo quartier generale svizzero assieme al gotha dell'imprenditoria genovese. Questa mattina il presidente ha espresso la sua opinione sul tema: "Non si può banalizzare ma neppure generare allarmismo attorno a una questione che è completamente tecnica. Il parere dell'Enac era atteso, così come sono attesi i rilievi di Capitaneria di Porto e Autorità Portuale: l'obiettivo è rendere operativo il Bettolo entro la fine dell'anno e nulla cambia - ha detto il governatore - anche Enac e Enav sono senz'altro consapevoli dell'importanza che questo terminal avrà sull'economia locale".

Anche Edoardo Rixi, ex viceministro e attuale responsabile trasporti della Lega, si sta già interessando della questione mentre Paolo Emilio Signorini, capo dell'ente di Palazzo San Giorgio, deve dare immediate disposizioni ai suoi uomini di ridisegnare il progetto integrandolo laddove richiesto.

C'è poi il ruolo degli enti regolatori nazionali, l'Enav e l'Enac: entrambe le società hanno affrontato il normale 'spoil system' conseguente al cambio di Governo e hanno cambiato presidente. All'Enav l'8 novembre scorso è arrivato Nicola Maione, avvocato, già

GENOVA - Possibile che dopo anni di progetti e investimenti la messa in opera del nuovo terminal di Calata Bettolo sia a rischio? A giudicare dal parere espresso dall' Enac sui potenziali rischi legati alle nuove gru sembra proprio di si. Un fulmine a ciel sereno per il colosso dello shipping Msc che, con grande sollievo delle istituzioni locali, aveva deciso di puntare su Genova per ampliare la sua dotazione infrastrutturale . Ma il 'no' dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile, che ritiene potenzialmente pericolosa l' interferenza della nuove gru del terminal con il cono aereo dei voli in atterraggio all' aeroporto Cristoforo Colombo, getta anche un' ombra sinistra sulle modalità con cui, nel nostro Paese, vengono gestite le opere pubbliche, piccole e grandi: un parere così vincolante e decisivo arriva quando ormai tutto è pianificato, compresi i giganteschi investimenti connessi? Perché come in un puzzle composto da migliaia di pezzi, anche la realizzazione del nuovo terminal di Bettolo prevede che tutti i tasselli combacino alla perfezione: l' altezza delle gru è determinante per calibrare la tipologia di navi che dovranno servire (e, a regime, nel terminal arriveranno portacontainer di grandi dimensioni); le grandi navi hanno il loro particolare pescaggio e, per questo, il fondale dev' essere dragato alla corretta profondità; per consentire il flusso delle navi pianificato nel progetto dovrà essere messa in opera la diga foranea, un' opera colossale e molto costosa; attorno al terminal dovranno essere realizzate connessioni stradali e ferroviarie tarate sul flusso di container pianificato nei progetti. Tutto, insomma, è strettamente correlato: bisogna buttare tutto a mare per una mail? Fonti qualificate interne a Msc tendono a minimizzare , giudicando la questione sollevata da Enac molto tecnica e risolvibile con una semplice integrazione al progetto . L' Autorità di Sistema Portuale, a sua volta, si è limitata a prendere atto dei rilievi mossi da Enac, giudicandoli una "richiesta di approfondimenti tecnici per individuare eventuali azioni di mitigazione volte al pieno rispetto delle operazioni di volo". Ma è davvero così? Quando un uomo della potenza di Gianluigi Aponte investe su un territorio, nessuno può restare indifferente : non lo sono le istituzioni locali, per l' ovvia grande opportunità d' impiego; non lo sono i concorrenti, che vedono in uno dei più grandi armatori del mondo un rivale difficile da contrastare. Bettolo è al centro di una guerra? Se così fosse, e visti gli interessi in gioco non lo si può escludere, le forze in campo devono giocare la partita decisiva in tempi strettissimi: Giovanni Toti deve mettere il suo carico di carisma a disposizione del progetto, dopo avere incontrato più volte Aponte, persino nel suo quartier generale svizzero assieme al gotha dell' imprenditoria genovese. Questa mattina il presidente ha espresso la sua opinione sul tema: " Non si può banalizzare ma neppure generare allarmismo attorno a una questione che è completamente tecnica . Il parere dell' Enac era atteso, così come sono attesi i rilievi di Capitaneria di Porto e Autorità Portuale: l' obiettivo è rendere operativo il Bettolo entro la fine dell' anno e nulla cambia - ha detto il governatore - anche Enac e Enav sono senz' altro consapevoli dell' importanza che questo terminal avrà sull' economia locale". Anche Edoardo Rixi, ex viceministro e attuale responsabile trasporti della Lega, si sta già interessando della questione mentre Paolo Emilio Signorini, capo dell' ente di Palazzo San Giorgio, deve dare immediate disposizioni ai suoi uomini di ridisegnare il progetto integrandolo laddove richiesto. C' è poi il ruolo degli enti regolatori nazionali, l' Enav e l' Enac: entrambe le società hanno affrontato il normale 'spoil system' conseguente al cambio di Governo e hanno cambiato presidente. All' Enav l' 8 novembre scorso è arrivato Nicola Maione, avvocato, già nel vecchio Cda: è considerato un allievo del prof. Guido Alpa, che è stato anche il maestro di Diritto Civile del Presidente del Consiglio Giuseppe Conte. All' Enac, invece, Nicola

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Zaccheo ha sostituito alla presidenza Vito Riggio: di lui si dice che sia un 'supertecnico', poco organico ai partiti, sebbene la nomina sia ovviamente arrivata dal ministero dei trasporti, guidato dal pentastellato Danilo Toninelli (ma anche, all' epoca, da Edoardo Rixi). Riusciranno a rendere meno kafkiana questa situazione? Nel concreto non sembra che la vicenda possa comunque degenerare fino allo scenario peggiore possibile, cioè lo stop definitivo ai lavori: il terminal di Aponte non è quello più vicino all' aeroporto (ci sono altri sette moli prima di arrivare alla pista del Colombo) e, per quanto riguarda le gru di alte dimensioni, va ricordato che il terminal Psa di Pra' è, sebbene dalla parte opposta, nello stesso cono aereo del Bettolo. I voli diretti a Genova, infatti, atterranno generalmente alla pista 28 (direzione levante - ponente) ma, in determinate condizioni, possono atterrare anche alle pista 10, che è nella direzione ponente - levante. Esiste poi un particolare tipo di manovra, denominata "circling" , che prevede l' ingresso degli aeromobili da levante, il sorvolo a sud dell' aeroporto e una virata finale per allinearsi alla pista e atterrare: in questa circostanza, piuttosto frequente soprattutto nei casi di forte vento in coda o di particolare copertura nuvolosa, gli aeroplani effettuano la virata proprio al di sopra delle gru di Pra'. Intanto le opere attorno al nuovo Terminal proseguono : questa mattina una nave griffata Msc, la container ship Rosaria si è piazzata di fronte al Bettolo per verifiche su spazi e manovre: l' obiettivo dell' azienda è portare in quell' area navi da 12mila teus ma la Capitaneria di Porto ancora non ha dato il proprio benestare. La nave, lunga 280 metri, larga 32, con 9,8 metri di pescaggio e 5mila teus di carico, ha effettuato la manovra di avamporto senza problemi e quindi il successivo ormeggio potendo così riscontrare quanto necessario per la futura operatività della banchina. Il gruppo di Aponte non prende nemmeno in considerazione l' ipotesi di uno stop ai lavori e conseguenti spostamenti a Vado o altrove: "E' una questione tecnica", ripetono. Genova lo spera. Commenti.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Caos Bettolo, Signorini: "Mercoled tavolo tecnico per risolvere la questione"

GENOVA - "Le considerazioni sul cono aereo sono molto tecniche e vanno approfondite ma sono convinto che con i nostri tecnici troveremo una soluzione" lo dichiara il presidente dell' Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini in esclusiva su Primocanale. Il presidente ha già convocato un tavolo tecnico per definire la questione: "Ci vedremo mercoledì mattina a palazzo San Giorgio per definire la questione e presentare ad Enac le risposte che chiedono . Sono convinto che le gru del Bettolo incidano meno rispetto a quelle di altri terminal, per questo motivo sono fiducioso. Sapevamo che Enac avrebbe fatto i suoi rilievi - conclude Signorini - cosi come la capitaneria di porto sta facendo le sue valutazioni, quella di questa mattina ne è un esempio, per determinare le misure massime delle navi che potranno attraccare". Commenti.

Sea Reporter

Genova, Voltri

Attracca al terminal di Calata Bettolo la seconda nave di MSC Rosaria

Genova, 22 luglio 2019 - E' attraccata, questa mattina, la seconda nave MSC al terminal di Calata Bettolo. Per un ulteriore ormeggio di prova, dopo la prima avvenuta a fine maggio, Msc ha scelto una container ship di maggire capacità per effettuare nuove verifiche tecniche. La MSC Rosaria, costruita nel 2007, è 280 metri di lunghezza, 32 di larghezza e 9,8 metri di pescaggio, 5000 teus di carico, la MSC Rosaria ha effettuato la manovra di avanporto senza problemi e quindi il successivo ormeggio potendo così riscontrare quanto necessario per la futura operatività della banchina. Il 30 maggio scorso, a 14 anni dalla realizzazione del primo progetto di un terminal contenitori a Calata Bettolo, dopo l' accelerazione data alla ADSP del Mar Ligure Occidentale all' assegnazione della concessione al Consorzio Bettolo che fa capo all' armatore Gian Luigi Aponte nel 2018, il primo arrivo di una nave MSC alla banchina di 750 metri, 180.000 mq. di superficie con una capacità di oltre 550.000 TEU/annui. Il progetto del nuovo terminal Bettolo, prevede sei gru di banchina con bracci sollevabili, per un investimento complessivo di 50 milioni di euro a cui si aggiungono ulteriori interventi per attrezzare con Asc Transtainer e straddle cranes per ulteriori 49 milioni di euro. Il complessivo programma di intervento dell' operatore privato si completa infine con le attrezzature di piazzale, dello scalo ferroviario e del parco verifiche per un totale a regime di circa 136 milioni di euro , mentre i costi di costruzione per la parte pubblica ammontano a 230 milioni di euro.

Searepoter.it

Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Home | Porti | Industria &Tecnologia | Shipping | Unione Europea | Ambiente | News

Attracca al terminal di Calata Bettolo la sec
nave di MSC Rosaria

Pubblicato da Redazione
il 22 luglio 2019, ore 20:09

Genova, 22 luglio 2019 - E' a
questa mattina, la seconda nave
terminal di Calata Bettolo. Per un
ormeggio di prova, dopo la prima a
fine maggio, Msc ha scelto una
ship di maggire capacità per
nuove verifiche tecniche. La MSC
costruita nel 2007, è 280 metri di l
32 di larghezza e 9,8 metri di p
5000 teus di carico, la MSC R
effettuato la manovra di avanpor
problemi e quindi il successivo
potendo così riscontrare quanto n
per la futura operatività della banc
maggio scorso, a 14 anni dalla rea
del primo progetto di un terminal contenitori a Calata Bettolo, dopo l'accelerazione
ADSP del Mar Ligure Occidentale all'assegnazione della concessione al Consorzio Bett
capo all'armatore Gian Luigi Aponte nel 2018, il primo arrivo di una nave MSC alla ba
750 metri, 180.000 mq. di superficie con una capacità di oltre 550.000 TEU/annui. Il pro
nuovo terminal Bettolo, prevede sei gru di banchina con bracci sollevabili, per un inve
complessivo di 50 milioni di euro a cui si aggiungono ulteriori interventi per attrezzar
Transtainer e straddle cranes per ulteriori 49 milioni di euro. Il complessivo progr
intervento dell'operatore privato si completa infine con le attrezzature di piazzale, d
ferroviario e del parco verifiche per un totale a regime di circa 136 milioni di euro ,
costi di costruzione per la parte pubblica ammontano a 230 milioni di euro.

Searepoter.it

Genova Post

Genova, Voltri

Caos trasporti, si prospetta un mercoledì nero

Liguria - Per mercoledì 24 luglio 2019 Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno dichiarato un' intera giornata di sciopero nei trasporti: lavoratrici e lavoratori del trasporto pubblico locale, ferroviario, merci e logistica, marittimo e porti, autostrade e autonoleggio, incroceranno le braccia per lanciare un allarme al Paese. Filt Cgil Fit Cisl Uil trasporti «lamentano la mancanza totale di interlocuzione con il Governo: senza investimenti, il Paese e la Liguria non possono ripartire. Le rivendicazioni sindacali sono contenute in un documento nazionale dal titolo: "Rimettiamo in moto il Paese", che oggi, presso il saloncino sindacale di Genova Principe, sono state declinate in chiave ligure dalle segreterie regionali dei trasporti. Il primo problema della Liguria sono le infrastrutture: vecchie e costose ad alta concentrazione di viadotti e gallerie. Questo per quanto riguarda autostrade e alcune linee ferroviarie che, comunque, restano insufficienti ad agganciare i porti liguri con i retroporti e centri logistici del Nord Italia, Svizzera e Germania. Ferrovie e Autostrade. Le OO.SS chiedono alla Regione Liguria di attivarsi maggiormente per chiedere al Ministero dei Trasporti il completamento del Terzo Valico nei tempi previsti, riavviare la Pontremolese, accelerare il raddoppio della linea ferroviaria tra Finale Ligure e Andora, finanziare e avviare la progettazione per l' ammodernamento della linea ferroviaria tra Savona e Torino, sbloccare il completamento del nodo ferroviario di Genova, avviare i lavori del parco ferroviario a Campasso. Anche a seguito dei gravi fatti del ponte Morandi, chiediamo un attento monitoraggio delle infrastrutture e dei viadotti autostradali della nostra regione, poiché l' immane tragedia del 14 agosto 2018 non debba mai più ripetersi. È fondamentale per l' economia ligure il rispetto dei tempi di ricostruzione del nuovo ponte. È necessario dare impulso alla cabina di regia con il Ministero per l' adeguamento del casello autostradale di Bossarino e della strada che lo collega con il terminal di Vado. Nonché completare il Nodo stradale di San Benigno a Genova e dare nuova vita al progetto della Gronda. Nell' immediato, per offrire un servizio dignitoso a turisti e pendolari, si dovrebbe acquistare per gli intercity nuovo materiale, alienando i treni troppo vecchi e soggetti a guasti. Non è più accettabile l' isolamento della regione derivante dalla mancanza dell' alta velocità e dagli scarsi collegamenti aerei. Il polo manutentivo ferroviario a Genova deve mantenere le sue prerogative in relazione agli accordi stipulati, senza chiudere l' officina che offre lavoro a 100 persone». Marittimo e portuale - «L' economia della regione ruota inevitabilmente intorno ai traffici portuali, per i quali riteniamo che il modello organizzativo attuale sia quello che maggiormente risponde alle esigenze di flessibilità che si sviluppano nei porti. Anche all' interno degli scali liguri, il principio di avere adeguate infrastrutture permane. Le stesse devono essere adeguatamente legate alle infrastrutture ferroviarie e autostradali. La Regione Liguria deve farsi parte attiva presso il Governo sul tema dell' estensione della "block exemption ", la norma che permette alle grandi compagnie armatoriali di derogare alle regole sulla concorrenza vigenti in ambito comunitario. Attorno ai porti ruota l' annosa questione legata ai tempi di attesa per gli autotrasportatori, per i quali devono essere realizzati autoparchi con servizi adeguati, e non nel basso Piemonte, perché non sarebbero funzionali alle attività di carico e scarico della merce. Il combinato disposto fra l' indisponibilità degli spazi e l' inadeguatezza dei collegamenti rende quasi impossibile l' insediamento dei grandi distretti logistici. Inoltre denunciamo l' inappropriato utilizzo dello strumento del distacco transnazionale nei confronti degli autisti di tir. Tale modello provoca un inaccettabile dumping sociale, il quale ha come immediate ricadute una perdita contributiva per i lavoratori e per l' erario, nonché un maggiore sfruttamento degli autisti. Le Funivie sono un' importante infrastruttura

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Genova Post

Genova, Voltri

al servizio del Porto di Savona, servizio senza il quale ci sarebbero negative ricadute ambientali e di traffico derivanti da uno sproporzionato passaggio su gomma in Valbormida». Appalti - «Chiediamo maggior interesse da parte della Regione sulla vertenza degli appalti ferroviari, i quali pagano le costanti gare al massimo ribasso promosse dalle ferrovie, che inevitabilmente vanno ad incidere su posti di lavoro, salari e diritti. Ad esempio, la frammentazione dei lotti porta al licenziamento di alcuni lavoratori, come nel caso della chiusura del Ferrotel di Ventimiglia». Tpl - «Sul trasporto pubblico Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti chiedono al Governo di non procedere al taglio di 300 milioni del fondo nazionale per il trasporto pubblico locale. Tale decurtazione, forse scongiurata con la legge di assestamento di bilancio, comporterebbe una riduzione di almeno 12 milioni di euro per la nostra regione». Trasporto aereo - «Le organizzazioni sindacali ribadiscono, infine, la loro contrarietà alla privatizzazione dell' aeroporto. Confermiamo che l' attuale impianto societario dell' aeroporto di Genova è e rimane funzionale alle prospettive di crescita che auspichiamo. L' aeroporto di Genova rimane un' opera strategica per lo sviluppo della regione, è necessario un incremento dei traffici, non solo a carattere stagionale, ma per dare una continuità operativa distribuita nell' arco dell' anno. Per questa ragione, diventa necessario riuscire a implementare le rotte, anche verso le capitali europee e intercettare eventuali traffici commerciali». Filt Cgil Fit Cisl Uil trasporti Uil Liguria #RIMETTIAMOINMOTOILPAESE Nel corso della giornata del 24 luglio dalle ore 11,00, in occasione dello sciopero, saranno effettuati sotto le sedi delle Prefetture 4 presidi Trasporto pubblico locale (bus, ascensori, metro, funicolari) AMT Spa - Genova Personale Viaggiante e Graduato dalle 11.30 alle 15.30 Tutto il personale operante su turni dalle 11.30 alle 15.30 Personale operante su turno intermedio, la seconda parte del turno Personale esentato come da accordi aziendali vigenti Ferrovia Genova/Casella - Genova Personale Viaggiante e Graduato dalle 11.30 alle 15.30 Restante personale, la seconda parte del turno Personale esentato come da accordi aziendali vigenti ATP Esercizio Srl - Carasco (GE), SEAL srl (Tigullio) e TDC Srl Personale Viaggiante e Graduato dalle ore 10.30 alle ore 14.30 Personale addetto alla biglietterie dalle ore 10.30 alle ore 14.00 Restante personale, le ultime 2 ore del turno Personale esentato come da accordi aziendali vigenti TPL Linea Srl - Savona Personale viaggiante e Graduato dalle ore 10.15 alle ore 14.15 Restante personale, le ultime 2 ore del turno Personale esentato come da accordi aziendali vigenti RT Spa - Imperia e RTL Srl Personale Viaggiante e Graduato dalle ore 11.00 alle ore 15.00 Restante personale, le ultime due ore del turno mattinale, le prime due ore del turno pomeridiano Personale esentato come da accordi aziendali vigenti ATC Esercizio Spa - La Spezia, SEAL Srl - Borghetto Vara (SP) e Cooperativa Manario (Riomaggiore) Personale Viaggiante e Graduato dalle ore 11.00 alle ore 15.00 Biglietterie dalle ore 11.00 alle ore 15.00 Restante personale, le ultime quattro ore del turno Personale esentato come da accordi aziendali vigenti TRENI 8 ore di sciopero per i lavoratori delle attività ferroviarie. Treni regionali sciopero dalle ore 9 alle ore 17, servizi minimi garantiti per le lunghe percorrenze. Appalti ferroviari, stazioni, uffici e servizi accessori: Turno a giornata: primo mezzo turno del turno di lavoro per chi effettua mattino e notte, primo mezzo turno della mattina per chi effettua la notte 24/25: primo mezzo turno, massimo fino alle 24.00 per chi effettua la notte 23/24: nessuna astensione Personale viaggiante: ristorazione a bordo treno: primo mezzo turno del turno lavoro. SETTORE MARITTIMO Collegamenti ISOLE MAGGIORI: Personale amministrativo: intero turno Personale viaggiante: da mezz' ora prima delle partenze del 24 luglio 2019, dalle 00.00 alle 24.00 del 24 luglio 2019 con esclusione delle linee/servizi essenziali come individuate dalla legge 146/1990 Collegamenti ISOLE MINORI: Personale amministrativo: intero turno Personale viaggiante: dalle 00.00 alle 24.00 del 24 luglio 2019 ad esclusione delle linee/servizi essenziali come individuate dalla legge 146/1990 Navi traghetto e Navi da carico presenti nei porti nazionali, ritardi di 24 ore alla partenza della nave; Amministrativi, operai, biglietterie, personale in servizio giornaliero ed in turistica: astensione di 8 ore; Servizi tecnico-nautici (Rimorchio portuale, Ormeggio, Battellaggio e Pilotaggio): astensione dell' intero turno per un massimo di 12 ore, del giorno 24 Luglio. PORTI 24 ore dalla mezzanotte del 23 e sino alla mezzanotte del 24. Lavoratori Porti dipendenti/soci delle imprese artt. 16, 17 e 18 Legge 84/94, dipendenti Autorità di Sistema Portuale intera prestazione giornaliera; lavoratori Guardie ai Fuochi, Ormeggiatori e barcaioli intera prestazione giornaliera fino ad un massimo di 12 ore. TRASPORTO MERCI E LOGISTICA: Sciopero di 4 ore per le aziende che effettuano

Genova Post

Genova, Voltri

anche indirettamente servizi pubblici essenziali. Sciopero articolato secondo le modalità definite a livello territoriale per tutte le altre aziende. AUTOSTRADE Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti Tutto il personale intero turno Personale turnista dalle 6 del 24 sino alle 6 del 25 luglio CONCESSIONARIE DI AUTOSTRADE E TRAFORI Personale sottoposto alla legge 146/90 ultime 4 ore del turno, restante personale intero turno/prestazione AUTOSCUOLE Intero turno/prestazione AUTONOLEGGIO Personale sottoposto alla legge 146/90 ultime 4 ore del turno, restante personale intero turno/prestazione Il trasporto aereo si fermerà il 26 luglio dalle ore 10 alle ore 14.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Genova Today

Genova, Voltri

Bus, treni, porto: info mobilità per il maxi sciopero del 24 luglio

Mercoledì il trasporto pubblico si ferma per protesta contro quella che è stata definita "mancanza di dialogo" con il governo: ecco cosa succederà

Si preannuncia un mercoledì "nero" dal punto di vista dei trasporti in tutta Italia, Liguria compresa, per lo sciopero generale nazionale proclamato dai sindacati. Il 24 luglio autobus, treni, aerei, porto e logistica si fermeranno - con diverse modalità - per protestare contro quella che le sigle sindacali hanno definito come mancanza di strategia e dialogo per investire sul settore. Sciopero nazionale dei trasporti mercoledì 24 luglio, le motivazioni «La motivazione principale di questo sciopero è che manca un' interlocuzione seria e strutturata con questo governo - ha detto Laura Andrei, segretaria Filt-Cgil Liguria - una cabina di regia e una sinergia che si era venuta a creare con il governo precedente e che conteneva un disegno strategico per il paese sul settore dei trasporti, fatto di investimenti e studio sulle esigenze dei cittadini. Oggi con questo governo queste interlocuzione è completamente assente». Le richieste di Filt Cgil, Fit Cisl e Uil sono state inserite in un documento nazionale intitolato "Rimettiamo in moto il Paese", presentato in mattinata con le modalità dello sciopero e con l' annuncio di una serie di presidi ai varchi portuali di Genova e della Spezia e sotto le prefetture di Genova e Savona, fissati proprio per mercoledì 24 luglio. «Rischiamo di vedere prossimamente un taglio di 2 milioni di euro dal Fondo Nazionale Trasporto alle quote di riparto destinate alla Liguria - ha aggiunto Andrei - perché nella Legge di Stabilità è previsto che la fiscalizzazione, cioè il bonus destinato agli abbonamenti al trasporto pubblico, venga coperta con 58 milioni attualmente destinati proprio al Fondo Nazionale Trasporti. Vivremo quindi il paradosso che per incentivare l' uso del trasporto pubblico avremo un taglio allo stesso servizio locale, oppure si potrà decidere di aumentare le tariffe» Sciopero nazionale dei trasporti mercoledì 24 luglio, orari e modalità Dal punto di vista degli orari e delle modalità, lo sciopero di mercoledì 24 luglio si articolerà nei seguenti modi - Trasporto pubblico locale (autobus, ascensori, metro, funicolari): personale viaggiante e graduato, dalle 11.30 alle 15.30; tutto il personale operante su turni dalle 11.30 alle 15.30; personale operante su turno intermedio, la seconda parte del turno; - Ferrovia Genova/Casella : personale viaggiante e graduato dalle 11.30 alle 15.30, restante personale la seconda parte del turno - Atp Esercizio Srl - Carasco (GE), SEAL srl (Tigullio) e TDC Srl : personale viaggiante e graduato dalle ore 10.30 alle ore 14.30; personale addetto alla biglietterie dalle ore 10.30 alle ore 14.00; restante personale, le ultime 2 ore del turno. - Treni 8 ore di sciopero per i lavoratori delle attività ferroviarie. Treni regionali, sciopero dalle ore 9 alle ore 17, servizi minimi garantiti per le lunghe percorrenze; Appalti ferroviari, stazioni, uffici e servizi accessori, turno a giornata primo mezzo turno del turno di lavoro per chi effettua mattino e notte, primo mezzo turno della mattina; per chi effettua la notte 24/25: primo mezzo turno, massimo fino alle 24.00 per chi effettua la notte 23/24: nessuna astensione Personale viaggiante, ristorazione a bordo treno: primo mezzo turno del turno lavoro. - Porti : 24 ore dalla mezzanotte del 23 e sino alla mezzanotte del 24. Lavoratori Porti dipendenti/soci delle imprese artt. 16, 17 e 18 Legge 84/94, dipendenti Autorità di Sistema Portuale intera prestazione giornaliera; lavoratori Guardie ai Fuochi, Ormeggiatori e barcaioli intera prestazione giornaliera fino ad un massimo di 12 ore. - Trasporto merci e logistica : sciopero di 4 ore per le aziende che effettuano anche indirettamente servizi pubblici essenziali; sciopero articolato secondo le modalità definite a livello territoriale per tutte le altre aziende. - Autostrade (Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti) : tutto il personale intero turno, personale turnista dalle 6 del 24 sino alle 6 del 25 luglio; concessionarie di Autostrade e trafori, personale sottoposto

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Genova Today

Genova, Voltri

alla legge 146/90 ultime 4 ore del turno, restante personale intero turno/prestazione - Autoscuole : intero turno/prestazione - Settore marittimo Collegamenti Isole Maggiori Personale amministrativo: intero turno Personale viaggiante: da mezz' ora prima delle partenze del 24 luglio 2019, dalle 00.00 alle 24.00 del 24 luglio 2019 con esclusione delle linee/servizi essenziali come individuate dalla legge 146/1990 Collegamenti Isole Minori Personale amministrativo: intero turno Personale viaggiante: dalle 00.00 alle 24.00 del 24 luglio 2019 ad esclusione delle linee/servizi essenziali come individuate dalla legge 146/1990 Navi traghetto e navi da carico presenti nei porti nazionali, ritardi di 24 ore alla partenza della nave; Amministrativi, operai, biglietterie, personale in servizio giornaliero ed in turistica: astensione di 8 ore; Servizi tecnico-nautici (Rimorchio portuale, Ormeggio, Battellaggio e Pilotaggio): astensione dell' intero turno per un massimo di 12 ore, del giorno 24 Luglio. Taxi Il Coordinamento sindacale genovese taxi ha reso noto che in occasione dello sciopero nazionale del trasporto pubblico nazionale, sarà garantito a Genova servizio regolare. Anche il servizio Radiotaxi 5966 funzionerà regolarmente. - Trasporto Aereo Per quanto riguarda gli aerei, lo stop è previsto venerdì 26 luglio dalle 10 alle 14 Per muoverti con i mezzi pubblici nella città di Genova usa la nostra Partner App gratuita !

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Genova24

Genova, Voltri

Il grande stop: sciopero dei trasporti del 24 luglio, tutte le modalità tra bus, treni, porti e autostrade

Protesta di quattro ore a livello nazionale, ecco come non essere colti impreparati

Genova . Per mercoledì 24 luglio 2019 Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno dichiarato un' intera giornata di sciopero nei trasporti: lavoratrici e lavoratori del trasporto pubblico locale, ferroviario, merci e logistica, marittimo e porti, autostrade e autonoleggio, incroceranno le braccia per lanciare un allarme al Paese. Filt Cgil Fit Cisl Uil trasporti lamentano la mancanza totale di interlocuzione con il Governo: senza investimenti, il Paese e la Liguria non possono ripartire. Le rivendicazioni sindacali sono contenute in un documento nazionale dal titolo: "Rimettiamo in moto il Paese", che oggi, presso il saloncino sindacale di Genova Principe, sono state declinate in chiave ligure dalle segreterie regionali dei trasporti. Il 24 luglio si terranno presidi unitari ai varchi portuali a Genova e La Spezia e sotto le Prefetture di Genova e Savona. LE MODALITA' Trasporto pubblico locale (bus, ascensori, metro, funicolari) AMT Spa - Genova Personale Viaggiante e Graduato dalle 11.30 alle 15.30 Tutto il personale operante su turni dalle 11.30 alle 15.30 Personale operante su turno intermedio, la seconda parte del turno Personale esentato come da accordi aziendali vigenti Ferrovia Genova/Casella - Genova Personale Viaggiante e Graduato dalle 11.30 alle 15.30 Restante personale, la seconda parte del turno Personale esentato come da accordi aziendali vigenti ATP Esercizio Srl - Carasco (GE), SEAL srl (Tigullio) e TDC Srl Personale Viaggiante e Graduato dalle ore 10.30 alle ore 14.30 Personale addetto alla biglietterie dalle ore 10.30 alle ore 14.00 Restante personale, le ultime 2 ore del turno Personale esentato come da accordi aziendali vigenti TRENI 8 ore di sciopero per i lavoratori delle attività ferroviarie. Treni regionali sciopero dalle ore 9 alle ore 17, servizi minimi garantiti per le lunghe percorrenze. Appalti ferroviari, stazioni, uffici e servizi accessori: Turno a giornata: primo mezzo turno del turno di lavoro per chi effettua mattino e notte, primo mezzo turno della mattina per chi effettua la notte 24/25: primo mezzo turno, massimo fino alle 24.00 per chi effettua la notte 23/24: nessuna astensione Personale viaggiante: ristorazione a bordo treno: primo mezzo turno del turno lavoro. SETTORE MARITTIMO Collegamenti ISOLE MAGGIORI: Personale amministrativo: intero turno Personale viaggiante: da mezz' ora prima delle partenze del 24 luglio 2019, dalle 00.00 alle 24.00 del 24 luglio 2019 con esclusione delle linee/servizi essenziali come individuate dalla legge 146/1990 Collegamenti ISOLE MINORI: Personale amministrativo: intero turno Personale viaggiante: dalle 00.00 alle 24.00 del 24 luglio 2019 ad esclusione delle linee/servizi essenziali come individuate dalla legge 146/1990 Navi traghetto e Navi da carico presenti nei porti nazionali, ritardi di 24 ore alla partenza della nave; Amministrativi, operai, biglietterie, personale in servizio giornaliero ed in turistica: astensione di 8 ore; Servizi tecnico-nautici (Rimorchio portuale, Ormeggio, Battellaggio e Pilotaggio): astensione dell' intero turno per un massimo di 12 ore, del giorno 24 Luglio. PORTI 24 ore dalla mezzanotte del 23 e sino alla mezzanotte del 24. Lavoratori Porti dipendenti/soci delle imprese artt. 16, 17 e 18 Legge 84/94, dipendenti Autorità di Sistema Portuale intera prestazione giornaliera; lavoratori Guardie ai Fuochi, Ormeggiatori e barcaioli intera prestazione giornaliera fino ad un massimo di 12 ore. TRASPORTO MERCI E LOGISTICA: Sciopero di 4 ore per le aziende che effettuano anche indirettamente servizi pubblici essenziali. Sciopero articolato secondo le modalità definite a livello territoriale per tutte le altre aziende. AUTOSTRADE Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti Tutto il personale intero turno Personale turnista dalle 6 del 24 sino alle 6 del 25 luglio CONCESSIONARIE DI AUTOSTRADE E TRAFORI Personale sottoposto alla legge 146/90 ultime 4 ore del turno, restante personale intero turno/prestazione AUTOSCUOLE Intero turno/prestazione AUTONOLEGGIO Personale sottoposto alla legge 146/90 ultime 4 ore del turno, restante personale intero turno/prestazione Il trasporto aereo

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Genova24

Genova, Voltri

si fermerà il 26 luglio dalle ore 10 alle ore 14.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Alla copertura potranno accedere i passeggeri e clienti esterni Entro la fine dell' anno via ai lavori per l' ampliamento dello scalo

Drink, ombrelloni e tavolini con vista sull' aeroporto: riapre la terrazza del Colombo

Trasporti, scatta lo sciopero
Stop a treni, bus e metro
Drink, ombrelloni e tavolini con vista sull'aeroporto: riapre la terrazza del Colombo
Reddito, respinta una domanda ogni tre

Una terrazza aperta a tutti: passeggeri e accompagnatori. Ma anche ai genovesi che vorranno passare una mezzora del loro tempo ad ammirare il decollo e l' arrivo degli aerei, magari bevendo un caffè comodamente seduti al tavolino del bar. Al Cristoforo Colombo, ieri, ha riaperto - dopo quattro anni di chiusura e una totale ristrutturazione - la terrazza dell' aeroporto. «Si tratta di un luogo amato da tanti genovesi a partire dagli anni '80 e cioè da quando la terrazza è stata aperta al pubblico», ha commentato il presidente dello scalo, Paolo Odone, che ha ricordato quando «portavo qui i miei figli che si divertivano a guardare tutti gli aerei in pista prima del decollo. Sono ricordi comuni a tanti genovesi che vogliamo far rivivere». Sulla terrazza, dove un tempo c' era un ristorante, si potrà accedere sette giorni su sette dalle 8 del mattino alle 20 di sera anche se l' obiettivo dei vertici dello scalo è quello di allungare l' orario di apertura della terrazza, specialmente nel periodo estivo. «C' è un bar, ci sono tavolini e ombrelloni e c' è la possibilità di fare musica dal vivo. Abbiamo allestito l' intera area nel miglior modo possibile proprio perché vogliamo che questo sia un luogo a disposizione del la città oltre che dei viaggiatori», prosegue Odone. Alla riapertura della "Pascucci Sky Terrace", così è stata ribattezzata l' area, era presente anche il governatore della Regione Liguria Gio vanni Toti che ha sottolineato l' importanza dell' inaugurazione come «ennesimo segnale di rilancio del Colombo. Un aeroporto - ha detto che sta dando evidenti segnali di crescita». Oltre al governatore ligure erano presenti, tra gli altri, anche il presidente di Confindustria Genova Giovanni Mondini e il presidente dell' Autorità di sistema portuale di Genova - Savona, Paolo Emilio Signorini. Dal punto di vista dello sviluppo infrastrutturale dello scalo, entro l' anno partiranno i lavori di ampliamento dell' aeroporto: per il primo lotto funzionale sono stati stanziati 11,3 milioni di euro, 36 mesi la durata complessiva dei lavori previsti. Sono state programmate nuove aree, un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadrati, il restyling di quelli esistenti, il collegamento tramite cabinovia con la nuova stazione ferroviaria di Erzelli-aeroporto e più spazi per i servizi ai passeggeri e le aree commerciali. Con 1.455.626 passeggeri tra arrivi e partenze, il 2018 ha segna il record assoluto di passeggeri nella storia dell' aeroporto di Genova. I viaggiatori sono aumentati del 16,5% rispetto al 2017, mentre il numero di movimenti di aeromobili commerciali (linea e charter) è cresciuto del 15,3%. A trainare la crescita sono stati soprattutto i voli internazionali, che hanno registrato un aumento di passeggeri del 31,9%, contro il +4,1% BALOSTRO dei voli nazionali. Bene anche il segmento charter, che ha visto un numero di movimenti quasi doppio rispetto al 2017 (+99,4%) e un aumento di passeggeri del 125,7%. L' incremento di traffico si è concentrato soprattutto nei mesi estivi, nei quali si è registrato il picco di passeggeri in arrivo e in partenza. - M.D.A.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

MenteLocale Genova

Genova, Voltri

Genova, sciopero di bus, treni e metro del 24 luglio 2019: orari e modalità

Genova - Si prospetta un mercoledì di luglio complicato per i viaggiatori di Genova e di tutta Italia. Le organizzazioni sindacali Filt-Cgil , Fit-Cisl , Uiltrasporti , Faisa-Cisal e Ugl Fna e Fast Confsal Liguria hanno proclamato uno sciopero di 4 ore per mercoledì 24 luglio 2019. I sindacati segnalano che lo sciopero interessa tutti i settori , il trasporto pubblico locale (anche treni e taxi), merci e logistica, il trasporto marittimo e i porti, le autostrade, i taxi, l' autonoleggio. Di seguito i dettagli dello sciopero a Genova e in Liguria, partendo da Bus, metro e altri servizi Amt. Amt Genova (compresa la ferrovia Genova - Casella) il personale viaggiante si astiene dal lavoro dalle 11.30 alle 15.30 ; il restante personale (comprese biglietterie, esattoria e Amt Point) si astiene nella seconda parte del turno . servizio garantito per le persone portatrici di handicap . I treni , a livello nazionale, si fermano per otto ore , con lo sciopero previsto dalle ore 9.01 alle 17.01 . Stop anche per traghetti (ritardi di 24 ore alla partenza i traghetti e le navi da carico presenti nei porti nazionali) e trasporto merci (4 ore). Lo sciopero dei taxi , invece, è di 24 ore, il personale del noleggio con conducente si astiene dal lavoro per quattro ore. Nel trasporto regionale Trenitalia sono stati istituiti i servizi essenziali nelle fasce orarie di maggiore frequentazione (dalle ore 6 alle ore 9 e dalle ore 18 alle ore 21 dei giorni feriali). Poiché in corso di sciopero si potrebbero verificare variazioni non preventivabili (es: modifica di itinerario per i treni a lunga percorrenza), è importante prestare la massima attenzione ai comunicati diffusi nelle stazioni e dagli organi d' informazione. Qui i treni garantiti a Genova e in Liguria in caso di sciopero . Per quanto riguarda Atp , le Organizzazioni Sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisal e Ugl hanno aderito allo sciopero nazionale dei trasporti di 4 ore proclamato per la giornata di mercoledì 24 luglio. Così come comunicato dalle Segreterie Regionali, lo sciopero si svolge con le seguenti modalità: Personale viaggiante: dalle ore 10.30 alle ore 14.30; Personale addetto alle biglietterie: dalle ore 10.30 alle ore 14. Il servizio pertanto, in detta giornata, può non essere garantito dalle ore 10.30 alle ore 14.30. Stop per un intero turno di lavoro , per un massimo di 12 ore, degli addetti ai servizi tecnico nautici di rimorchio portuale, ormeggio, battellaggio e pilotaggio. Nei porti astensione per un' intera prestazione giornaliera di tutti i lavoratori, dipendenti/soci imprese art 16, 17 e 18 Legge 84/94 e dipendenti della Autorità di sistema portuale. Sciopero nei porti per un' intera prestazione , fino a 12 ore, anche per guardie ai fuochi, ormeggiatori e barcaioli. Nelle autostrade stop nelle ultime 4 ore del turno per il personale addetto agli impianti , alla sala radio e alla viabilità sottoposto alla legge 146 sullo sciopero mentre per un intero turno per il restante personale. In occasione d ell' ultimo sciopero di 24 ore del 4 aprile 2017 , proclamato dalle organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa-Cisal e UGL FNA, le astensioni dal lavoro dei dipendenti hanno avuto un' incidenza sul servizio programmato pari a: 81.33% nel servizio urbano, 59,09% per gli impianti speciali, 100% nella metropolitana e 62,50% per la Ferrovia Genova - Casella. Potrebbe interessarti anche: , Genova, Mauro Ferrando nuovo presidente di Porto Antico e Fiera del Mare , Mentelocale Bistrot cerca personale: posizioni aperte e requisiti , Metropolitana di Genova: chiusura serale anticipata dal 22 al 26 luglio. Gli orari , Tim ha scelto Portovenere per lo spot sulla rete 5G: il video , Liguria, salvate oltre 75 milioni di api dalla Vespa velutina. Concluso il progetto Life StopVespa.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Sea Reporter

Genova, Voltri

Porto di Genova. I teus crescono del 11%. Si conferma la tendenza al recupero dei traffici registrata nel secondo trimestre del 2019

Searepoter.it
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione
Porto di Genova. I teus crescono del 11%. Si conferma la tendenza al recupero dei traffici registrata nel secondo trimestre del 2019
Searepoter.it

Genova - Record storico per i traffici di container dei Ports of Genoa nel mese di giugno, quando sono stati movimentati 241.466 Teus, valore più alto mai registrato in un singolo mese. Questo risultato conferma la tendenza al recupero registrata nel secondo trimestre del 2019 (+2,7% sullo stesso periodo del 2018), dopo un inizio di anno debole. Nei primi sei mesi del 2019 movimentazioni di contenitori hanno infatti raggiunto 1.327.800 TEU, avvicinando i valori del 2018 (-1,2%) e registrando circa 45.000 unità in più rispetto al 2017 (+3,4%), anno poi chiusosi con il volume di attività più alto di sempre per il porto di Genova. A livello di singoli terminal, il mese di giugno si è rivelato particolarmente brillante per il terminal PSA Genova Prà, che con 152.566 TEU complessivi ha superato di oltre 20.000 TEU le movimentazioni di giugno 2018 (+15,7%), riallineando il dato semestrale a quello 2018 e portandosi a +8,2% rispetto al 2017. Molto positiva anche l' attività del terminal SECH, che ha movimentato 28.880 TEU (+36,6%), e del Genoa Port Terminal, che ha totalizzato 34.566 TEU (+2,8%). La quota di transhipment si mantiene in linea con quella del 2018, con un' incidenza del 12,7% sul traffico complessivo. "Il risultato raggiunto - ha commentato il Presidente Paolo Emilio Signorini - assume un rilievo ancora maggiore se lo si inquadra nel contesto di incertezza dell' economia internazionale, legata anche alle tensioni fra Cina e Stati Uniti, che vede un generale rallentamento degli scambi sulle rotte per il Far East. Il nostro porto ha saputo reagire con efficacia alle difficoltà post-ponte, convincendo grandi operatori ad aumentare la propria presenza a Genova: fra gli ultimi Hapag Lloyd con il centro direzionale per il Sud Europa e One con i suoi servizi verso Asia, Americhe e Mediterraneo". "Grazie agli investimenti in atto da parte di gradi player globali come PSA, MSC, Maersk e Cosco - ha concluso il Presidente Signorini - siamo fiduciosi che gli scali del nostro sistema portuale stiano tornando sul sentiero di crescita costante interrotto dal crollo del Ponte".

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Port of Genoa versione Bond 2019: Bersaglio Mobile

GIORGIO CAROZZI

Smantellare un aeroporto di scarsa rilevanza per sbarazzarsi di Enac e confraternite varie, restituendo dignità e spessore alle banchine? E' un paradosso affiorato su Pilotina. Perché la commedia dell' arte cui assistiamo quotidianamente non ha pari nella storia del Paese. E come nelle trame più avvincenti dei romanzi di Ian Fleming, il porto di Genova è ormai un bersaglio mobile nel mirino della peggiore e impensabile indecenza politica, amministrativa e sociale. Solo che non c' è, non si trova oppure è segregato uno straccio di agente 007 con licenza di uccidere. Il mio nome è Bond, James Bond Macché! Le portacontainer di Msc dirette nel porto storico di Genova costrette ad attraccare nella tana del nemico, la piattaforma di Vado gestita da Maersk. Non è un' ipotesi surreale, ma la prima e probabile conseguenza delle imposizioni dell' Enac, l' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile, che storce il naso e censura l' altezza delle gru e delle macchine di banchina destinate a rivestire il nuovo terminal di Calata Bettolo. Il danno e la beffa, nel più classico e consolidato teorema genovese. Esiste infatti un accordo tra le due potenze marittime unite nel consorzio che collega Far East e Mediterraneo, in base al quale se in un porto di destinazione uno dei due gruppi controlla un terminal, le navi di Msc e Maersk proprio in quello dovranno far tappa. E se Vado aprirà i battenti prima di Calata Bettolo, la mannaia si abbatterà sul colosso guidato da Gianluigi Aponte, alterando delicati equilibri e rapporti di forza sui mari e a terra, dove (è il caso di Genova) Msc sta investendo risorse e denaro. Tre anni, infinite mediazioni e costi aggiuntivi sono stati addebitati a Psa di Singapore per appianare il contenzioso con Enac sul cono aereo di Voltri: se si riproponesse il nefasto copione, il porto di Genova potrebbe chiudere bottega. Risucchiato nei gorghi della burocrazia che nulla crea e tutto congela, paralizzato dall' assenza di una sponda politica nazionale, frenato dall' incompetenza dell' attuale ministero dei Trasporti, sottoposto quotidianamente al fuoco amico dell' inadeguatezza delle amministrazioni locali, l' economia marittima genovese rischia di pagare un prezzo altissimo. Il potere contrattuale della comunità portuale è inesistente. Incapaci di negoziare con il potere politico reale, le imprese condizionano però le Autorità portuali. Sono contrarie ad ogni forma di liberalizzazione, all' apertura dei mercati nei sevizi tecnico nautici, pretendono proroghe o indennizzi, sostengono un regime a forte controllo dello Stato per proteggere le loro rendite di posizione. Non investono sul lavoro, attingono a risorse esterne nella massima misura possibile, salvo poi far finta di litigare sui bilanci della Compagnia portuale. Economia di guerra? Comparando la realtà al peso dei traffici, le prospettive non sono rassicuranti: sviliti i progetti e il peso dell' unica multinazionale che scommette su Genova (Msc), capitali in pericolo, fiducia volatilizzata, disoccupati in aumento, riforme mille volte promesse e mai attuate, infrastrutture vitali bloccate, la crisi che si estende a macchia d' olio lambendo shipping e porti. Troppi i ritardi e le inadempienze, clamorosa l' incapacità di giocare d' anticipo prevedendo le possibili conseguenze di un progetto o di un investimento. Ci sarà pure una ragione, del resto, se con sistematico masochismo l' amministrazione portuale e l' imprenditoria continuano a tenere in sospeso il risolvibilissimo problema legato al bilancio della Culmv. Davvero a tutti va bene così? Cioè pochi traffici ma con alti margini da ridistribuire tra i litiganti? Che abbiano in testa di guidare lavoratori dipendenti come sindacato? Modellando quindi un' Agenzia del lavoro gestita dai terminalisti e da Palazzo San Giorgio con la Culmv al governo del sindacato? E comunque i problemi e la zavorra non sono legati solo al valzer sui conti o alla burocrazia o all' incapacità dei funzionari. Genova ad esempio propone l' unico esempio al mondo di scanner doganale in multi-utilizzo,

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

con appuntamento su fasce orarie dedicate. Propone il caso degli uffici dello sportello unico dei controlli, pronti ed arredati, ma anche abbandonati per inagibilità causa mancanza di atti amministrativi adeguati. Propone il Ped che tutti gli operatori aspettano da 10 anni quando l' idea venne accolta dall' allora governatore ligure Burlando: i fondi per la sua realizzazione nei bilanci dell' Authority ci sono, ma vengono regolarmente ripostati. Non si tratta di grandi infrastrutture, di progetti miliardari ma di semplici miglioramenti operativi già finanziati. Non si tratta neppure delle bitte (!) o dei dragaggi che andrebbero eseguiti in maniera continuativa: nel porto di Genova i fondali pescano 8,50 metri, mentre nei porti crocieristici si deve arrivare almeno a 10 metri. Ancora una volta la competitività internazionale del porto è sfilacciata. Pesa più che mai l' irrisolto conflitto all' interno di una città edificata sul porto e per vivere di porto, che adesso impone regole che per sua stessa natura il porto non può assorbire. Eppure l' Italia, che esporta massicciamente in Europa, dovrebbe preoccuparsi. Perché oltre il palcoscenico del teatrino genovese c' è un mondo che punta a sovrastarci. Le intese fra Svizzera e Germania sull' asse del corridoio Reno-Alpi e gli enormi investimenti pianificati stravolgono lo scenario nel Nord Ovest, rendendo il porto di Genova marginale rispetto alla politica europea dei trasporti. Le infrastrutture che noi non facciamo, le stanno realizzando la Svizzera (250 miliardi di investimenti in logistica), la Francia, la Germania e la Slovenia. Mentre Genova è risucchiata nel cono aereo, a Zurigo e Losanna i ragazzi del Politecnico disegnano il futuro dei traffici e degli affari. Stremata da lunghi anni di degrado, disincanto e frustrazione, la città del porto è diventata una città esausta. Eppure, se appena si riesce a guardare sotto la superficie devastata dall' immobilità e dal servilismo della politica, dall' ossessione speculativa e dai nuovi feroci conflitti tra ultimi e penultimi che la dilaniano, Genova potrebbe ancora sorprendere.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

AMBIENTE INCROCIO VIALE ITALIA E SAN BARTOLOMEO

Una rotatoria contro l' inquinamento Allarme per i livelli di ossidi di azoto

4 CRONACA LA SPEZIA

SALUTE E SERVIZI

L'Asl spezzino "commissariato"

Daniela Troiano, accompagnata dai dirigenti, ha visitato il Sant'Andrea

Ringraziamento al professor Ferrari

«Mia madre assistita con dignità in ospedale»

Una rotatoria contro l'inquinamento Allarme per i livelli di ossidi di azoto

Quattro alloggi per anziani in difficoltà Il progetto messo a punto dalla giunta

- LA SPEZIA - UNA ROTATORIA al posto dell' incrocio fra viale Italia, viale San Bartolomeo e via San Cipriano. Contro l' inquinamento della zona nevralgica della città cui contribuiscono da qualche anno anche le crociere, il Comune della Spezia corre ai ripari. Il Comune vara il piano di risanamento della qualità dell' aria nella zona centrale della città che dal porto arriva fino all' ospedale Sant' Andrea. Il pacchetto di misure - alcune delle quali già attivate nei mesi scorsi, come il divieto di transito nella zona centrale della città per i veicoli più inquinanti e per i mezzi superiori alle 3,5 tonnellate - arriva a seguito dell' allarme comunicato da Regione Liguria a causa del superamento del valore limite medio annuale di 40 mg/m3 per gli ossidi di azoto. Tra le iniziative, oltre ad incentivare la mobilità intelligente con la creazione di parcheggi multipiano e l' introduzione di un nuovo parco di filobus (progetti per i quali il Comune ha chiesto un maxi finanziamento allo stato), ecco la creazione di una rotatoria laddove si intersecano le tre strade principali della città. Una soluzione presa all' esito dello studio che Comune e Autorità di sistema portuale avevano commissionato all' Università di Genova. «Una concausa di fattori - spiega l' assessore all' ambiente Kristopher Casati - come l' incremento delle navi da crociere e l' utilizzo dell' auto, che continua ad essere il mezzo prediletto dagli spezzini, oggi ci porta necessariamente ad attuare un piano di intervento per migliorare la qualità dell' aria. L' ambito prioritario in cui abbiamo agito è la mobilità: solo così, con questo tipo di interventi, la città potrà davvero essere indirizzata verso un futuro green. L' obiettivo di questo piano è ambizioso ma necessario». mat.mar.

Citta della Spezia

La Spezia

Il mondo del trasporto incrocia le braccia. Scioperi e manifestazioni in tutta la Liguria

La Spezia - Per mercoledì 24 luglio 2019 Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno dichiarato un' intera giornata di sciopero nei trasporti: lavoratrici e lavoratori del trasporto pubblico locale, ferroviario, merci e logistica, marittimo e porti, autostrade e autonoleggio, incroceranno le braccia per lanciare un allarme al Paese. Filt Cgil Fit Cisl Uil trasporti lamentano la mancanza totale di interlocuzione con il Governo: senza investimenti, il Paese e la Liguria non possono ripartire. Le rivendicazioni sindacali sono contenute in un documento nazionale dal titolo: "Rimettiamo in moto il Paese", che oggi, presso il saloncino sindacale di Genova Principe, sono state declinate in chiave ligure dalle segreterie regionali dei trasporti. Il primo problema della Liguria sono le infrastrutture: vecchie e costose ad alta concentrazione di viadotti e gallerie. Questo per quanto riguarda autostrade e alcune linee ferroviarie che, comunque, restano insufficienti ad agganciare i porti liguri con i retroporti e centri logistici del Nord Italia, Svizzera e Germania. "Le organizzazioni sindacali - si legge in una nota - chiedono alla Regione Liguria di attivarsi maggiormente per chiedere al Ministero dei Trasporti il completamento del Terzo Valico nei tempi previsti, riavviare la Pontremolese, accelerare il raddoppio della linea ferroviaria tra Finale Ligure e Andora, finanziare e avviare la progettazione per l' ammodernamento della linea ferroviaria tra Savona e Torino, sbloccare il completamento del nodo ferroviario di Genova, avviare i lavori del parco ferroviario a Campasso. Anche a seguito dei gravi fatti del ponte Morandi, chiediamo un attento monitoraggio delle infrastrutture e dei viadotti autostradali della nostra regione, poiché l' immane tragedia del 14 agosto 2018 non debba mai più ripetersi. È fondamentale per l' economia ligure il rispetto dei tempi di ricostruzione del nuovo ponte. È necessario dare impulso alla cabina di regia con il Ministero per l' adeguamento del casello autostradale di Bossarino e della strada che lo collega con il terminal di Vado. Nonché completare il Nodo stradale di San Benigno a Genova e dare nuova vita al progetto della Gronda. Nell' immediato, per offrire un servizio dignitoso a turisti e pendolari, si dovrebbe acquistare per gli intercity nuovo materiale, alienando i treni troppo vecchi e soggetti a guasti. Non è più accettabile l' isolamento della regione derivante dalla mancanza dell' alta velocità e dagli scarsi collegamenti aerei. Il polo manutentivo ferroviario a Genova deve mantenere le sue prerogative in relazione agli accordi stipulati, senza chiudere l' officina che offre lavoro a 100 persone". "L' economia della regione ruota inevitabilmente intorno ai traffici portuali - si legge nella nota -, per i quali riteniamo che il modello organizzativo attuale sia quello che maggiormente risponde alle esigenze di flessibilità che si sviluppano nei porti. Anche all' interno degli scali liguri, il principio di avere adeguate infrastrutture permane. Le stesse devono essere adeguatamente legate alle infrastrutture ferroviarie e autostradali. La Regione Liguria deve farsi parte attiva presso il Governo sul tema dell' estensione della "block exemption ", la norma che permette alle grandi compagnie armatoriali di derogare alle regole sulla concorrenza vigenti in ambito comunitario. Attorno ai porti ruota l' annosa questione legata ai tempi di attesa per gli autotrasportatori, per i quali devono essere realizzati autoparchi con servizi adeguati, e non nel basso Piemonte, perché non sarebbero funzionali alle attività di carico e scarico della merce. Il combinato disposto fra l' indisponibilità degli spazi e l' inadeguatezza dei collegamenti rende quasi impossibile l' insediamento dei grandi distretti logistici. Inoltre denunciamo l' inappropriato utilizzo dello strumento del distacco transnazionale nei confronti degli autisti di tir. Tale modello provoca un inaccettabile dumping sociale, il quale ha come immediate ricadute una perdita contributiva per i lavoratori e per l' erario, nonché un maggiore sfruttamento degli autisti. Le Funivie sono un' importante

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

infrastruttura al servizio del Porto di Savona, servizio senza il quale ci sarebbero negative ricadute ambientali e di traffico derivanti da uno sproporzionato passaggio su gomma in Valbormida". "Chiediamo maggior interesse da parte della Regione sulla vertenza degli appalti ferroviari - prosegue -, i quali pagano le costanti gare al massimo ribasso promosse dalle ferrovie, che inevitabilmente vanno ad incidere su posti di lavoro, salari e diritti. Ad esempio, la frammentazione dei lotti porta al licenziamento di alcuni lavoratori, come nel caso della chiusura del Ferrotel di Ventimiglia". "Sul trasporto pubblico Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti - prosegue la nota - chiedono al Governo di non procedere al taglio di 58 milioni del fondo nazionale per il trasporto pubblico locale destinati al bonus fiscale per le detrazioni degli abbonamenti. Tale decurtazione comporterebbe una riduzione di oltre 2 milioni di euro per la nostra regione". "Le organizzazioni sindacali ribadiscono, infine, la loro contrarietà alla privatizzazione dell' aeroporto - conclude la nota - . Confermiamo che l' attuale impianto societario dell' aeroporto di Genova è e rimane funzionale alle prospettive di crescita che auspichiamo. L' aeroporto di Genova rimane un' opera strategica per lo sviluppo della regione, è necessario un incremento dei traffici, non solo a carattere stagionale, ma per dare una continuità operativa distribuita nell' arco dell' anno. Per questa ragione, diventa necessario riuscire a implementare le rotte, anche verso le capitali europee e intercettare eventuali traffici commerciali". Il 24 luglio si terranno presidi unitari ai varchi portuali a Genova e La Spezia e sotto le Prefetture di Genova e Savona. Filt Cgil Fit Cisl Uil trasporti Uil Liguria #RIMETTIAMOINMOTOILPAESE. Le modalità dello sciopero in tutta la Liguria Trasporto pubblico locale (bus, ascensori, metro, funicolari) AMT Spa - Genova Personale Viaggiante e Graduato dalle 11.30 alle 15.30 Tutto il personale operante su turni dalle 11.30 alle 15.30 Personale operante su turno intermedio, la seconda parte del turno Personale esentato come da accordi aziendali vigenti Ferrovia Genova/Casella - Genova Personale Viaggiante e Graduato dalle 11.30 alle 15.30 Restante personale, la seconda parte del turno Personale esentato come da accordi aziendali vigenti ATP Esercizio Srl - Carasco (GE), SEAL srl (Tigullio) e TDC Srl Personale Viaggiante e Graduato dalle ore 10.30 alle ore 14.30 Personale addetto alla biglietterie dalle ore 10.30 alle ore 14.00 Restante personale, le ultime 2 ore del turno Personale esentato come da accordi aziendali vigenti TPL Linea Srl - Savona Personale viaggiante e Graduato dalle ore 10.15 alle ore 14.15 Restante personale, le ultime 2 ore del turno Personale esentato come da accordi aziendali vigenti RT Spa - Imperia e RTL Srl Personale Viaggiante e Graduato dalle ore 11.00 alle ore 15.00 Restante personale, le ultime due ore del turno mattinale, le prime due ore del turno pomeridiano Personale esentato come da accordi aziendali vigenti ATC Esercizio Spa - La Spezia, SEAL Srl - Borghetto Vara (SP) e Cooperativa Manario (Riomaggiore) Personale Viaggiante e Graduato dalle ore 11.00 alle ore 15.00 Biglietterie dalle ore 11.00 alle ore 15.00 Restante personale, le ultime quattro ore del turno Personale esentato come da accordi aziendali vigenti TRENI 8 ore di sciopero per i lavoratori delle attività ferroviarie. Treni regionali sciopero dalle ore 9 alle ore 17, servizi minimi garantiti per le lunghe percorrenze. Appalti ferroviari, stazioni, uffici e servizi accessori: Turno a giornata: primo mezzo turno del turno di lavoro per chi effettua mattino e notte, primo mezzo turno della mattina per chi effettua la notte 24/25: primo mezzo turno, massimo fino alle 24.00 per chi effettua la notte 23/24: nessuna astensione Personale viaggiante: ristorazione a bordo treno: primo mezzo turno del turno lavoro. SETTORE MARITTIMO Collegamenti ISOLE MAGGIORI: Personale amministrativo: intero turno Personale viaggiante: da mezz' ora prima delle partenze del 24 luglio 2019, dalle 00.00 alle 24.00 del 24 luglio 2019 con esclusione delle linee/servizi essenziali come individuate dalla legge 146/1990 Collegamenti ISOLE MINORI: Personale amministrativo: intero turno Personale viaggiante: dalle 00.00 alle 24.00 del 24 luglio 2019 ad esclusione delle linee/servizi essenziali come individuate dalla legge 146/1990 Navi traghetto e Navi da carico presenti nei porti nazionali, ritardi di 24 ore alla partenza della nave; Amministrativi, operai, biglietterie, personale in servizio giornaliero ed in turistica: astensione di 8 ore; Servizi tecnico-nautici (Rimorchio portuale, Ormeggio, Battellaggio e Pilotaggio): astensione dell' intero turno per un massimo di 12 ore, del giorno 24 Luglio. PORTI 24 ore dalla mezzanotte del 23 e sino alla mezzanotte del 24. Lavoratori Porti dipendenti/soci delle imprese artt. 16, 17 e 18 Legge 84/94, dipendenti Autorità di Sistema Portuale intera prestazione giornaliera; lavoratori Guardie ai Fuochi, Ormeggiatori e barcaioli intera prestazione giornaliera fino ad un massimo di 12

Citta della Spezia

La Spezia

ore. TRASPORTO MERCI E LOGISTICA: Sciopero di 4 ore per le aziende che effettuano anche indirettamente servizi pubblici essenziali. Sciopero articolato secondo le modalità definite a livello territoriale per tutte le altre aziende. AUTOSTRADE Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti Tutto il personale intero turno Personale turnista dalle 6 del 24 sino alle 6 del 25 luglio CONCESSIONARIE DI AUTOSTRADE E TRAFORI Personale sottoposto alla legge 146/90 ultime 4 ore del turno, restante personale intero turno/prestazione AUTOSCUOLE Intero turno/prestazione AUTONOLEGGIO Personale sottoposto alla legge 146/90 ultime 4 ore del turno, restante personale intero turno/prestazione Il trasporto aereo si fermerà il 26 luglio dalle ore 10 alle ore 14 Lunedì 22 luglio 2019 alle 19:34:45 Redazione.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

ECONOMIA

I porti toscani in grande crescita

LIVORNO è con Ravenna il terzo porto italiano e registra dal 2010 a oggi una rilevante intensificazione dei flussi, legati soprattutto ai cosiddetti traffici Ro-Ro, cioè dei carichi imbarcati ma che viaggiano su ruote, di merci varie e di container. Nel segmento del trasporto su rotabili i porti dell' Alto Tirreno in generale e della Toscana in particolare intercettano oltre un quarto del traffico totale nazionale. Piombino si connota come un porto polifunzionale, dedicato al traffico di merci alla rinfusa e al traffico passeggeri con l' isola d' Elba, la Sardegna e la Corsica. Marina di Carrara è particolarmente attrezzato per il traffico dei marmi.

Carrara

I porti toscani in grande crescita

In un mare di crisi galleggia il marmo

Cresce l'export dei materiali grezzi, cala invece quello dei lavorati

Pd parla con la Saccardi: al Monoblocco nessun taglio

La Nazione (ed. Pisa)

Livorno

LEGAMBIENTE NUOVO ALLARME PER LA COSTA PISANA

Darsena Europa: «Ecco i rischi»

26 CARA NAZIONE

LETTERE ALLA REDAZIONE

LEGAMBIENTE NUOVO ALLARME PER LA COSTA PISANA

Darsena Europa: «Ecco i rischi»

L' EQUILIBRIO della linea di costa è delicato e i fenomeni erosivi sono complessi. Bastano anche modeste variazioni per portare effetti imprevisti e indesiderabili. È quindi legittima la preoccupazione per la costruzione della Piattaforma Europa, opera gigantesca che prevede, tra le altre infrastrutture un molo a nord del porto di Livorno che avanzerebbe in mare per oltre 1500 metri. Il tema è caldo e Legambiente Pisa se ne occupa dal 2015, manifestando pubblicamente le proprie preoccupazioni. Possiamo riassumere la questione ambientale in due semplici domande. La costruzione della Piattaforma Europa può causare erosione nella costa pisana? La risposta è «sì e possibile, anzi probabile». Possiamo prevederne esattamente le conseguenze? La risposta è «no, bisogna studiare». Purtroppo è mancata l' attenzione verso questo rischio e ci troviamo ora a doverlo denunciare come pericolo imminente. È necessario che le autorità proponenti come l' Autorità Portuale di Livorno, e amministrative dei territori interessati alle conseguenze ambientali (come il Comune di Pisa e il Parco) promuovano studi più approfonditi di quelli sino ad oggi presentati dai proponenti. Intanto le preoccupazioni rimangono. Non si tratta solo di assottigliare la già sofferente spiaggia della costa pisana, ma di vedere peggiorare la sua qualità ambientale e paesaggistica. Legambiente, Pisa.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

FerPress

Livorno

Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale: istituzione piani di impresa dei concessionari con programmi operativi

(FERPRESS) - Livorno, 22 LUG - L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha istituito un gruppo di lavoro interdisciplinare per la verifica sia dei piani di impresa dei concessionari che dei programmi operativi dei soggetti autorizzati all' esercizio delle operazioni e dei servizi portuali. Il gruppo, che relazionerà trimestralmente o su richiesta dell' Amministrazione, fornirà entro il 30 novembre di ogni anno una relazione per ciascuna impresa, con i risultati della verifica annuale e gli elementi necessari per le determinazioni di competenze del Comitato di Gestione. In particolare, verrà accertata la situazione economica finanziaria; il rispetto dei piani di investimento; il valore del fatturato e delle prestazioni affidate ad altri soggetti; la consistenza e variazione degli organici sia dal punto di vista numerico che degli inquadramenti professionali; l' attuazione dei piani di formazione; il tasso di occupazione delle banchine, le quote di merce movimentata e gli eventuali nuovi traffici acquisiti. Il riscontro di eventuali carenze verrà tempestivamente segnalato all' Amministrazione.

FerPress

Livorno

Commissario Autorità di Sistema Portuale ha ricevuto visita del Prefetto di Livorno

(FERPRESS) - Livorno, 22 LUG - Il commissario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Pietro Verna, ha ricevuto oggi a Palazzo Rosciano il prefetto di Livorno, Gianfranco Tomao. L' incontro si è svolto nel segno della massima cordialità e della piena collaborazione istituzionale. «Abbiamo avuto l' opportunità di confrontarci su problematiche importanti quali la sicurezza e il controllo degli accessi in porto» ha dichiarato Verna. Durante il vertice, al Prefetto è stato infatti illustrato in dettaglio il GTS3 (Gate Transit Security), il software dell' Autorità Portuale che permette di gestire in modo sicuro, efficiente e semplificato la procedura di transito dai varchi pubblici doganali Galvani, Valessini, Zara e Darsena Toscana. «Ringrazio il commissario Verna per avermi dato modo di conoscere più da vicino il sistema di controllo degli accessi in porto - ha detto Tomao a margine della riunione -, ritengo che il GTS3 sia uno strumento dalle grandi potenzialità, in grado di garantire standard elevati di sicurezza e di dare ulteriore sviluppo all' economia dello scalo labronico».

Messaggero Marittimo

Livorno

Bacini di Livorno: apertura delle offerte

Renato Roffi

LIVORNO Malgrado quel che potrebbe sembrare, la gara per l'assegnazione dei bacini da carenaggio livornesi, avviata nel 2015, è ancora in vita e Mercoledì prossimo (24/VII), dopo una serie di controlli amministrativi previsti dal bando, la macchina si rimetterà in movimento con l'apertura delle offerte tecniche (progetti, piano industriale e piano finanziario) per aggiornare poi ad altra data il prosieguo dell'accidentatissimo iter. Secondo quanto denuncia Massimo Netti, esponente di Jobson group, uno dei due soggetti in gara per i bacini, diverse e tutt'altro che trascurabili sarebbero le.anomalie, riscontrate nel corso di un sopralluogo, fra le condizioni in cui il complesso degli impianti risultava trovarsi alla data della pubblicazione del bando di gara e quelle in cui verserebbe attualmente, a cominciare dall'edificio Uno, comunemente conosciuto come quello lungo e stretto, che ospita(va) i servizi generali. Ebbene, secondo quanto sostiene Netti, che, fra l'altro, riferisce di aver rivolto a chi di dovere precise segnalazioni in proposito, dall'interno di detto locale oggi sarebbero scomparsi tutti, o quasi, i quadri elettrici ed elettronici di bassa e media tensione e i trasformatori che, stando alle perizie presentate dall'Authority, ben corredate da un'eloquente documentazione fotografica, risultano come esistenti almeno fino al 2009/10 mentre, invece, sarebbero stati smontati e rimossi non è dato sapere quando, come e per mano di chi. Oggi -dice Netti- la torretta del dockmaster, al piano terreno si presenta svuotata delle attrezzature, ma con dei quadri alterati e modificati, presumibilmente ad opera di Azimut Benetti. I cavi elettrici -rileva l'uomo di Jobson- sono stati tranciati al pari del pavimento con una troncatrice professionale e merita precisare che i cavi da 15 mila volts non sono giuntabili per cui il cablaggio è stato reso irrimediabilmente inutilizzabile. Se proprio i cavi dovevano essere staccati dalle cabine (che non ci sono più) -continua- si sarebbe dovuto procedere ad estrarli senza reciderli allentando i morsetti e, quanto alle cabine, esse sono estremamente pesanti e possono essere rimosse soltanto con l'ausilio di una gru. Date le circostanze, è abbastanza inverosimile che esse possano essere state asportate, magari da ignoti alla chetichella, da un'area costantemente presidiata da Azimut. Lamentando di aver segnalato tutto ciò all'Autorità di Sistema e ad altre autorità senza avere ottenuto alcun riscontro, Netti segnala che nell'edificio servizi generali sarebbero rimasti solo i quadri elettrici per il funzionamento del bacino galleggiante, gestito (sostiene) da Azimut in virtù di una scrittura privata, oltre ad alcune torrette realizzate dalla stessa azienda per alimentare gli yacht. Sarebbero stati modificati anche i quadri elettrici nella torretta del dockmaster e installate nuove attrezzature, come un allarme per gli yacht, infine, fra i residui ferrosi giacenti a fianco dell'edificio ditte esterne (a fianco del bacino Mediterraneo) Netti riferisce essere stata rinvenuta una pompa di svuotamento secondaria e parte del condotto. Quella pompa, secondo Massimo Netti, si sarebbe invece dovuta trovare nei locali tecnici, ormai inagibili perché allagati dall'acqua piovana penetrata dai boccaporti sul piazzale, lasciati aperti o non convenientemente isolati con le apposite guarnizioni. La stessa fonte riferisce poi di un trasferimento di tubature dell'acqua e di fasci di cavi da 15 mila volts avvenuto alquanto grossolanamente dell'edificio servizi fino alla banchina 76, un fatto su cui grava un'ordinanza di sgombero emessa dall'Autorità di Sistema, mai eseguita e attualmente oggetto di ricorso al Tar. Jobson, in qualità di pretendente alla concessione, nel confermare l'intento di ripristinare in toto la funzionalità dell'impianto, segnala però che, a motivo della grave alterazione dello status quo un fatto lamentato come gravissimo e, particolarmente dell'avvenuta rimozione di cavi dall'edificio servizi, addirittura tagliati all'altezza dei quadri rimossi, le spese per rimettere in funzione il bacino dovranno necessariamente salire di

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Messaggero Marittimo

Livorno

circa 5 milioni, anche per la condizione di isolamento elettrico in cui si trova ormai l'intero complesso. In margine alla questione bacini, Jobson fa sapere di avere in programma la venuta a Livorno di tre grandi navi (300 mt) per lavori di riparazione fra la metà del prossimo Agosto e i primi di Settembre e di avere, perciò, chiesto, con congruo anticipo, l'uso della banchina 76, a tutt'oggi disponibile soltanto a metà per il protrarsi della sosta di uno yacht di Azimut in grave ritardo sulla consegna. Rebus sic stantibus è assi probabile che quell'importante occasione di lavoro venga dirottata altrove. Noi -precisa l'esponente di Jobson- intendiamo operare senza pestare i piedi a chicchessia e senza compromettere alcun equilibrio stabilito. A Livorno lavoreremo soltanto con navi da crociera e con traghetti che come chi è del mestiere ben sa non sporcano perché, per motivi di convenienza economica, le tinteggiature vengono effettuate in Turchia, inoltre stiamo espandendo anche l'attività di refricting (abbiamo clienti del calibro dello sceicco dell'Oman) e siamo, dunque, intenzionati a chiedere l'area del Morosini, la cui concessione ad Azimut dovrebbe essere scaduta (come altre) addirittura dal 2015; chiederemo anche l'uso condiviso dello ship lift, naturalmente dopo averlo bene ispezionato, per evitare di prendere bidoni.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

porto

Legambiente dice no al nuovo progetto per prolungare il molo Alto fondale

Frangioni contesta anche l' impatto delle navi da crociera Ieri il sindaco Zini in riunione all' Authority di Piombino

ELBA

Legambiente dice no al nuovo progetto per prolungare il molo Alto fondale

Frangioni contesta anche l'impatto delle navi da crociera Ieri il sindaco Zini in riunione all'Authority di Piombino

Terminati i lavori Riaperto il molo

Il semaforo intelligente? Basta, si torna al manuale in attesa della rotonda

PORTOFERRAIO. Le precisazioni dell' Authority sull' adeguamento tecnico funzionale del porto non convincono Maria Frangioni, presidente di Legambiente arcipelago toscano. Al punto da scrivere al sindaco di Portoferraio, al presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, alla Soprintendenza e al Consiglio superiore dei lavori pubblici, osservando che il porto non è ancora regolato dal piano di sistema portuale. Quello vigente risale al 1959 e non è pubblicato nella sezione "Amministrazione trasparente" del sito del Comune e dell' Autorità di sistema portuale. «L' impatto- scrive Frangioni - del nuovo progetto di prolungamento del molo Alto Fondale, destinato alle navi traghetto sull' ambiente, sulle infrastrutture di mobilità, sul paesaggio del centro storico è sostanzialmente analogo, se non superiore, a quello del progetto del 2007 destinato alle navi da crociera». Su di esso il Consiglio superiore dei lavori pubblici non ritenne ammissibile il progetto «in quanto si avrebbe una modifica della destinazione d' uso del banchinamento, peraltro tale modifica richiederebbe l' attivazione di una variante di Piano regolatore portuale. Inoltre si ritiene inopportuno che le previste navi da crociera attracchino a ridosso del centro storico, soprattutto per l' impatto del notevole traffico di pullman a servizio dei crocieristi». Gli ambientalisti fanno poi riferimento all' articolo 6 del Decreto legge del 2016 che individua l' iter della variante-stralcio e alle Linee guida per la redazione dei Piani regolatori di sistema portuale in materia di adeguamento tecnico funzionale. Gli stessi appartenenti alla più grande associazione ambientalista dell' arcipelago toscano fanno notare: «È evidente che il progetto di prolungamento della banchina degli Alti fondali alteri in modo sostanziale la struttura portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, dello scalo marittimo di Portoferraio, e non possa costituire adeguamento tecnico funzionale del piano regolatore di sistema portuale, peraltro a oggi assente. Si richiede pertanto l' attivazione di uno strumento che delimiti e disegni l' ambito e l' assetto complessivo del porto di Portoferraio». E nel pomeriggio di ieri, nella sede dell' Autorità di sistema in piazzale Premuda a Piombino, il sindaco Angelo Zini, accompagnato dai suoi più stretti collaboratori, ha avuto un incontro con Claudio Capuano, responsabile Autorità portuale, per fare il punto a 360 gradi dei lavori previsti per la zona portuale del capoluogo elbano. La riunione si è protratta fino a sera. Al termine il sindaco di Portoferraio ha detto di aver fatto il punto della situazione rispetto ai lavori fatti e quelli in fieri: «Ma soprattutto si è cercato di dare ai programmi una tempistica precisa mettendo ordinatamente in fila ciò che si è fatto e ciò che si andrà a realizzare. Abbiamo toccato diversi argomenti per avere uno spettro il più completo possibile di ciò che dovremmo trattare, soffermandoci sulle cose note e stranote come la realizzazione della stazione marittima di Portoferraio e quelle meno note come la sostituzione nelle banchine delle bitte. Insomma, lavorare presto e bene». -- Luigi Cignoni.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

PORTOFERRAIO «SERVONO CONTROLLI»

Adeguamento del porto Legambiente contraria

LEGAMBIENTE torna all' attacco sul progetto di 'adeguamento tecnico funzionale' del porto del capoluogo isolano chiedendo l' attivazione di uno strumento che delimiti e disegni il suo ambito ed il suo assetto complessivo. «LE PRECISAZIONI dell' autorità portuale - afferma il presidente del locale circolo Maria Frangioni - confermano i dubbi da noi espressi sul progetto. Per questo ho nuovamente scritto al sindaco di Portoferraio ed al presidente dell' autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, aggiungendo anche il consiglio superiore dei lavori pubblici e Soprintendenza, per ribadire che il porto di Portoferraio non è ancora disciplinato dal piano regolatore di sistema portuale né da una sua variante stralcio». Legambiente evidenzia il fatto che che «l' impatto del nuovo progetto sull' ambiente, sulle infrastrutture di mobilità e sul paesaggio del centro storico è sostanzialmente analogo, se non superiore a quello del progetto del 2007 ritenuto non ammissibile dal consiglio superiore dei lavori pubblici in quanto avrebbe comportato una modifica della destinazione d' uso del banchinamento».

CRONACHE 15

CECINA

La banda superveloce per cittadini e imprese

Adeguamento del porto Legambiente contraria

Festival 'Strad'Arte', oggi il debutto

QOODER

FerPress

Piombino, Isola d' Elba

Porto Piombino: pubblicato avviso per individuare operatori interessati a insediarsi nelle nuove aree del porto

(FERPRESS) - Piombino, 22 LUG - L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha pubblicato sul proprio albo pretorio l' avviso di manifestazione di interesse, a cui seguirà una lettera di invito, per individuare gli operatori interessati a insediarsi nelle nuove aree del porto di Piombino. A un mese dall' approvazione in Comitato di Gestione dell' Atto di Indirizzo con il quale sono stati fissati i criteri oggettivi e trasparenti con cui valutare ed eventualmente comparare i diversi progetti di insediamento nei lotti disponibili dello scalo piombinese, l' Autorità di Sistema fa dunque un concreto passo in avanti a favore del rilancio del porto. Chi di interesse avrà tempo sino alle ore 12.00 del prossimo 9 settembre per far pervenire il proprio interesse (dovrà farlo esclusivamente a mezzo di posta elettronica certificata all' indirizzo adsp@pec.portialtotirreno.it). Entro il 2 agosto dovranno invece pervenire le richieste di sopralluogo - obbligatorie ai fini della partecipazione - presso le aree oggetto della procedura di selezione e individuate nella planimetria allegata. Esaurita la fase di screening preliminare degli operatori interessati, seguirà una lettera di invito per quelli ammessi, che conterrà le modalità ed i criteri di valutazione e di selezione delle relative domande. Le imprese selezionate sottoscriveranno infine con l' AdSP un accordo procedimentale con il quale verranno messi nero su bianco gli impegni da rispettare sia per l' una che per l' altra parte. «Per Piombino quella di oggi è una svolta storica - afferma il responsabile del procedimento, Claudio Capuano - Entro l' anno saremo in grado di avere un quadro chiaro della situazione concessoria del porto e degli imprenditori in campo. Lavoreremo pancia a terra per assegnare i lotti disponibili a chi crede veramente nello sviluppo dello scalo toscano».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Green Report

Piombino, Isola d' Elba

Ampliamento del porto di Portoferraio, Legambiente risponde all' Autorità Portuale: confermati tutti i nostri dubbi

Botta e risposta tra Cigno Vede e Autorità Portuale sul destino del porto del capoluogo elbano [22 Luglio 2019] Secondo Legambiente Arcipelago Toscano, «Le precisazioni dell' Autorità portuale sull' adeguamento tecnico funzionale del porto di Portoferraio confermano i dubbi espressi da Legambiente sul progetto di allungamento della banchina Alti Fondali»- Agli ambientalisti aveva infatti risposto l' Autorità portuale del Mar Tirreno Settentrionale con una nota nella quale si leggeva: «Con riferimento agli ultimi articoli apparsi in questi giorni sulla stampa, teniamo a far presente che l' adeguamento Tecnico Funzionale presentato dall' Autorità di Sistema Portuale per il Porto di Portoferraio nasce dall' esigenza di potenziare la capacità operativa dei piazzali al fine di migliorare le operazioni di imbarco/sbarco traghetti, eliminando possibili interferenze con il traffico cittadino. Alla data odierna i traffici di veicoli in imbarco/sbarco nel Porto si sono attestati globalmente sulla cifra di circa 840.000 unità in transito ma la difficoltà e la pericolosità degli sbarchi si è intensificata in virtù del fatto che i traghetti di oggi sono sempre più grandi e quindi necessitano di imbarcare/sbarcare ad ogni attracco un maggior numero di passeggeri e di mezzi nello stesso tempo comunque previsto con i traghetti precedenti di dimensioni ridotte. Per la natura stessa degli interventi di ATF proposti, relativi agli ampliamenti di piazzali di imbarco e al prolungamento delle banchine esistenti, trattandosi di opere a raso che si sviluppano in continuità con le attuali opere portuali, si può affermare che non si generano modifiche sostanziali al contesto paesaggistico in cui si inseriscono e determinano benefici sia in termini di sicurezza delle operazioni, ma anche di emissioni in atmosfera ed acustiche come rappresentato nella Relazione Ambientale di accompagnamento all' ATF stesso. L' assetto planimetrico proposto è analogo a quello presentato nel 2005, ma differisce nella sostanza del carattere funzionale che si attribuisce agli interventi (nel 2005 la proposta prevedeva una modifica di destinazione d' uso della banchina), e come indicato dal CSLLPP nelle "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale", le modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici con conseguente ricalibrazione del contorno portuale consentono l' utilizzo di uno strumento relativamente snello nel suo percorso procedurale quale appunto l' Adeguamento Tecnico Funzionale. Proprio uno strumento snello come ATF può dare risposta in tempi più rapidi all' esigenza di migliorare gli spazi operativi nel Porto, sempre con attenzione da parte dell' Amministrazione alle rilevanze ambientali e paesaggistiche del territorio di riferimento». Argomentazioni che non hanno per niente convinto La più grande associazione ambientalista dell' Arcipelago, tanto che la presidente del Cigno Verde isolano, Maria Farngioni, ha nuovamente scritto, a Sindaco di Portoferraio e Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (aggiungendo questa volta anche Consiglio Superiore dei lavori pubblici e Soprintendenza) per ribadire che «In via preliminare si osserva che Il Porto di Portoferraio non è ancora regolato dal Piano regolatore di sistema portuale né da una sua variante stralcio. L' articolo 6 del Decreto Legislativo n° 169/2016 prevede che il Piano Regolatore di Sistema Portuale delimiti e disegni l' ambito e l' assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all' attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. Inoltre il Piano regolatore portuale vigente che risale al 1959 non è pubblicato nella sezione Amministrazione Trasparente del sito del Comune di Portoferraio e dell' Autorità di sistema portuale nel rispetto degli obblighi imposti dall' articolo

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Green Report

Piombino, Isola d' Elba

39 relativo alla Trasparenza dell' attività di pianificazione e governo del territorio del Decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33». Legambiente fa notare che «L' impatto del nuovo progetto di prolungamento del Molo Alti Fondali, destinato alle navi traghetto sull' ambiente, sulle infrastrutture di mobilità, sul paesaggio del Centro storico territorio è sostanzialmente analogo, se non superiore, a quello del progetto del 2007 destinato alle navi da crociera » . e ricorda che Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con la delibera n. 209/2007 non ritenne ammissibile il progetto del 2007 « in quanto si avrebbe una modifica della destinazione d' uso del banchinamento, peraltro, tale modifica richiederebbe l' attivazione di una variante di P.R.P.. Inoltre si ritiene inopportuno che le previste navi da crociera attracchino a ridosso del centro storico, soprattutto per l' impatto del notevole traffico di pullman a servizio dei croceristi». Gli ambientalisti fanno poi riferimento all' articolo 6 del Decreto legge 169/2016 che individua l' iter procedimentale della variante-stralcio, e alle Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale in materia di Adeguamento tecnico funzionale (ATF, pagg. 66) e concludono che «E' evidente che il progetto di prolungamento della banchina degli Alti fondali alteri in modo sostanziale la struttura portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, dello scalo marittimo di Portoferraio, e non possa costituire adeguamento tecnico funzionali del piano regolatore di sistema portuale, peraltro ad oggi assente. Si richiede pertanto l' attivazione di uno strumento che delimiti e disegni l' ambito e l' assetto complessivo del porto di Portoferraio».

Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

Piombino, al via manifestazione d' interesse per nuove aree del porto

Pubblicato l' avviso sull' albo pretorio dell' Autorità di Sistema Portuale. Seguirà una formale lettera d' invito

Per individuare gli operatori interessati a insediarsi nelle nuove aree del porto di Piombino, i cui lavori sono cominciati all' inizio di luglio, L' Autorità di Sistema Portuale ha appena pubblicato sul proprio albo pretorio l' avviso di manifestazione di interesse, a cui seguirà una formale lettera di invito. "Entro l' anno - ha spiegato il responsabile del procedimento Claudio Capuano - saremo in grado di avere un quadro chiaro della situazione concessoria del porto e degli imprenditori in campo. Lavoreremo pancia a terra per assegnare i lotti disponibili a chi crede veramente nello sviluppo dello scalo toscano". Per le manifestazioni di interesse ci sarà tempo fino alle ore 12 del prossimo 9 settembre. Entro il 2 agosto dovranno invece pervenire le richieste di sopralluogo - obbligatorie ai fini della partecipazione - nelle aree oggetto della procedura di selezione. Esaurita la fase di screening preliminare degli operatori interessati, seguirà una lettera di invito per quelli ammessi, che conterrà le modalità ed i criteri di valutazione e di selezione delle relative domande. Le imprese selezionate sottoscriveranno infine con l' AdSP un accordo procedimentale con il quale verranno definiti i reciproci impegni da rispettare.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

LA NOVITA' L' ACCORDO FIRMATO DOPO GLI ULTIMI FATTI DI CRONACA. E' APERTO A IMPRENDITORI E TECNICI: COME ISCRIVERSI

Porto più sicuro, ecco il corso con Politecnica e Marina

6 ANCONA

PIANETA FORMAZIONE

Sorpresa, anche un bolide per l'università

Presentata la nuova monoposto realizzata dagli studenti di Ingegneria

LA NOVITA' L'ACCORDO FIRMATO DOPO GLI ULTIMI FATTI DI CRONACA. E' APERTO A IMPRENDITORI E TECNICI: COME ISCRIVERSI

Porto più sicuro, ecco il corso con Politecnica e Marina

UN PORTO più sicuro per le circa cinquemila persone che ci lavorano ogni giorno. Merito di un progetto che vede uniti l' Università Politecnica delle Marche, il Comando Scuole della Marina militare e l' Inail Marche. Si tratta del primo corso di perfezionamento sulla sicurezza sul lavoro in ambito portuale. Un ambito 'a rischio', come confermano i recenti fatti di cronaca. Rispetto ai molti corsi simili, questo si caratterizza per un approccio nuovo ed originale, basato su quattro casi studio realistici e significativi. I temi trattati vanno dalla valutazione dei rischi di qualsiasi attività (chimici, biologici o derivanti da radiazione ionizzanti e da campi elettromagnetici) a quelli riguardanti atmosfere esplosive. IL RETTORE Sauro Longhi sottolinea che «la sicurezza sul lavoro è importante, tanto più in un porto, ricco di movimentazioni commerciali e turistiche, senza contare la parte produttiva, la cantieristica». L' ammiraglio Alberto Bianchi, Comandante Scuole della Marina, osserva che «la sicurezza nel settore portuale è forse un po' trascurata, come testimonia il caso di Venezia». Il direttore Inail Marche Anna Maria Pollichieni aggiunge che «in ambito portuale gli infortuni sono particolarmente gravi, a volte mortali». OLTRE a soggetti che operano nel settore della sicurezza, il corso si rivolge ai datori di lavoro, ai dirigenti e agli esperti di sicurezza in genere, ai tecnici specializzati nella valutazione dei rischi. E poi ai progettisti di strutture e impianti, e alle ditte specializzate nella loro realizzazione e manutenzione. Sono stati definiti 5 distinti percorsi formativi al fine di attuare una formazione mirata alle esigenze di ogni specifica figura professionale. Oltre ai meri aspetti tecnici e procedurali, il corso si prefigge di diffondere la cultura della sicurezza, che significa essenzialmente un radicale cambiamento di prospettiva: la sicurezza non come una prescrizione da subire, ma come efficace strumento di organizzazione del lavoro. Le domande di iscrizione possono essere presentate entro il 2 settembre; il corso inizierà il 20 settembre. r. m.

Il Resto del Carlino (ed. Fermo)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO I LAVORI SARANNO ESEGUITI NEL RISPETTO DELL' AMBIENTE CON IL MONITORAGGIO DELL' ARPA

Pulizia del canale per tutelare i pescherecci

L' intervento tampone a settembre, dopo il fermo biologico. In attesa del dragaggio

12 SAN BENEDETTO

Monteprandone, Piceno d'autore: ultimo appuntamento con Marco Aime

PORTO I LAVORI SARANNO ESEGUITI NEL RISPETTO DELL'AMBIENTE CON IL MONITORAGGIO DELL'ARPA

Pulizia del canale per tutelare i pescherecci

L'intervento tampone a settembre, dopo il fermo biologico. In attesa del dragaggio

Mariani presenta il suo libro

Cena di beneficenza: raccolti 4mila euro

IL 15 SETTEMBRE, alla ripresa della pesca, dopo il riposo biologico, gli armatori-pescatori della flottiglia sambenedettese potranno tornare in mare e rientrare in porto con qualche problema in meno. La notizia è stata anticipata dal comandante della Capitaneria di porto, Mauro Colarossi, alla presentazione del programma della festa della Madonna della Marina. Questo è quanto: non sarà il tanto atteso via al dragaggio dell' intero bacino portuale, ma un 'pannicello caldo' che, comunque, consentirà ai motopescherecci di non 'grattare' la chiglia con il basso fondale. Quale operazione è in cantiere nel periodo del fermo pesca? «E' in programma la pulizia del canale alternativo sul lato nord del porto - ha detto Colarossi -, non il dragaggio che sarà l' impegno successivo». IL 'CORRIDOIO', largo 70 metri, per una profondità di circa 4 metri, sarà compiuto con una scrupolosa attenzione per l' ambiente e la qualità delle acque, sotto il costante monitoraggio dell' Arpa Marche - Agenzia regionale per la protezione ambientale. Come anticipato, sarà il solito palliativo, considerando le mai sopite preoccupazioni degli armatori-pescatori ogniqualvolta si esce e si rientra in porto? Sembrerebbe di sì. Di qui, viene 'sussurrato' un incontro tecnico-amministrativo tra il presidente dell' Autorità di sistema portuale del medio Adriatico Rodolfo Giampieri e il vertice dell' amministrazione comunale, per avviare l' iter procedurale per il dragaggio dell' intero bacino del porto di San Benedetto, coinvolgendo anche il capitano della Capitaneria di Porto, Mauro Colarossi, e il membro del direttivo dell' Autorità di sistema portuale del medio Adriatico, il sambenedettese, Giulio Piergallini. Come anticipato dal capogruppo consigliare del Pd alla Regione Marche, Fabio Urbinati, sono da tempo pronti per l' investimento circa 2 milioni di euro. A sentire il sindaco Piunti, l' impegno di spesa sarebbe di 1.600.000 euro. Sul fronte finanziario non sembrano esserci problemi di sorta. I soldi sono a disposizione dei vertici regionali che, fanno orecchie da mercante, nonostante i continui rischi a cui vanno incontro le imbarcazioni della flottiglia peschereccia. Sarebbe cosa giusta accelerare la procedura tecnico- amministrativa. Pasquale Bergamaschi.

FerPress

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona: quasi 27 mila i passeggeri che nel fine settimana hanno transitato nello scalo

(FERPRESS) - Ancona, 22 LUG - Un nuovo caldo week-end al porto di Ancona. Da venerdì 19 luglio, a domenica 21 luglio circa 26.600 i passeggeri complessivi di navi traghetto e della crociera Msc Sinfonia che hanno transitato nel porto di Ancona. I passeggeri dei traghetti sono stati quasi 24.000, con 14 navi in partenza. Le persone in imbarco e sbarco sulla direttrice greca circa 15.800 con sette traghetti in partenza. Sulla linea per la Croazia 5.700 i passeggeri, con cinque traghetti in partenza. Le persone in imbarco e sbarco per l' Albania circa 2.500, con due traghetti in partenza. I passeggeri di Msc Crociere, nel terzo fine settimana di luglio, oltre 2.600 fra crocieristi e personale dell' equipaggio. La nave Msc Sinfonia, come ogni venerdì fino al 22 novembre, attracca al terminal crociere. Alla decima toccata del 2019 nel porto di Ancona, la crociera arriva alle 10 da Dubrovnik, in Croazia, e riparte alle 18 per Venezia. La compagnia di navigazione ha aumentato a 28 le toccate per quest' anno rispetto alle 20 del 2018, su un numero complessivo di 47 approdi crocieristici del 2019 della stagione coordinata dall' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Per i crocieristi, sono disponibili i servizi di "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 i passeggeri in attesa di imbarco sono a disposizione, oltre alle sale della biglietteria, il terminal crociere, dotato di aria condizionata, e la sala climatizzata della vecchia biglietteria, al piano terra della sede dell' Autorità di sistema portuale. In banchina, il personale di servizio della Dps-Dorica port services si occupa dei servizi di assistenza ai passeggeri e dell' indirizzamento del traffico. Gratuito per tutti i passeggeri il servizio wi-fi. [/dc]

Borsa Italiana

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona, 26 mila passeggeri transitati nel fine settimana

(Teleborsa) - Un nuovo fine settimana da bollino rosso al porto di Ancona. Da venerdì 19 luglio a domenica 21 luglio sono stati circa 26.000 i passeggeri complessivi registrati, provenienti dalle navi traghetto e della crociera MSC Sinfonia , che hanno transitato nel porto di Ancona. Dai traghetti sono stati registrati quasi 24.000 passeggeri con 14 navi in partenza. Le persone in imbarco e sbarco verso la Grecia sono state 15.800, con sette traghetti per il week-end, le direttrici verso l' Albania e la Croazia sono invece percorse, rispettivamente, da 2,500 e 5,700 passeggeri. MSC Crociere ha infine registrato oltre 2.600 fra crocieristi e personale dell' equipaggio in transito dal porto del capoluogo marchigiano. La compagnia di navigazione ha aumentato a 28 le toccate per quest' anno rispetto alle 20 del 2018. Per i crocieristi, sono disponibili i servizi di "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. (Teleborsa) 22-07-2019 01:55.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Crisi di Enel e porto, domani lo sciopero

In concomitanza con la protesta nazionale del settore trasporti in città si fermano i lavoratori portuali e quelli metalmeccanici L' astensione sarà di otto ore. Possibili disservizi per sbarchi e imbarchi sulle navi passeggeri e da crociera e per i bagagli

Civitavecchia

Crisi di Enel e porto, domani lo sciopero

Fiom: «A Tvn sabato notte esplosa una valvola»

Strade rovinate dalle radici cominciati i primi interventi

Rifiuti, salasso per il Comune portare l'organico a Viterbo

OCCUPAZIONE Si mettono a punto modalità e strategie per lo sciopero di domani che, in adesione alla protesta nazionale del settore Trasporti, in città vedrà per la prima volta insieme in un sit in sotto l' Autorità portuale operatori dello scalo e metalmeccanici dell' indotto Enel. La mancanza di manutenzioni a Torre Nord in vista dell' addio al carbone sta infatti continuando a mettere in crisi le aziende oltre ad aver causato un calo di fatturato di più di un milione e mezzo a Compagnia portuale e società Minosse, titolare dell' appalto dello scarico del combustibile. Se a ciò si aggiunge il drastico calo del traffico merci nello scalo, il quadro della drammaticità situazione occupazionale è completo. Mentre dal presidente della Cpc Enrico Luciani arriva apprezzamento per la richiesta di intervento del Governo da parte del sindaco Ernesto Tedesco, che il presidente dei camalli spera di incontrare insieme alle altre imprese al più presto, i portuali si sono incontrati con il sindacato per capire come organizzare lo sciopero. «Merci non ce ne sono dice Luciani riprendendo le parole pronunciate dal referente della Filt Alessandro Borgioni quindi sarà ben poco il disservizio che si creerà in quel settore». Restano crociere e passeggeri delle Autostrade del mare che probabilmente subiranno ritardi nelle operazioni di sbarco e imbarco e nei servizi bagagli e viveri. Dobbiamo far arrivare un segnale forte a Governo, Regione e soprattutto all' Enel ribadisce Luciani, manifestando ancora una volta la preoccupazione per gli stipendi a rischio del mese di agosto questa per noi può essere l' ultima chance di salvezza. Perciò saremo in tanti a protestare davanti all' Authority, dalla quale ci aspettiamo le prime risposte chiare. Saremo lì anche con i nostri mezzi meccanici». LE MODALITÀ Lo sciopero sarà di 8 ore, quindi l' interna giornata lavorativa. Già da ieri sono stati avvisati armatori e compagnie dei possibili disservizi. «La protesta sarà a norma di legge spiega Borgioni della Filt e sarà garantita la continuità territoriale. Passeggeri e croceristi saranno imbarcati e sbarcati, così come le merci deperibili varranno ovviamente scaricate, ma in basa all' adesione allo sciopero potrebbero essere in servizio le poche unità necessarie per garantire la continuità». Resteranno in rada per attraccare giovedì, invece, le poche navi merci previste per domani tra cui la bananiera con i container di frutta diretti ai magazzini Cfft. L' ALTRA CATEGORIA Insieme ai camalli, a lanciare un grido d' allarme saranno anche i metalmeccanici. «Sosteniamo la mobilitazione della Filt-Cgil per un piano di investimenti sulle infrastrutture - scrivono dalla Fiom che prosegue fino al 28 luglio lo sciopero delle prestazioni in straordinario e reperibilità - contro gli appalti al massimo ribasso e per un altro progetto di sviluppo a Civitavecchia. Gli impianti di Torre Nord hanno bisogno di manutenzioni, eppure i lavori sono fermi da mesi e tra i metalmeccanici aumentano casse integrazioni e crisi industriali. Inoltre il piano di Enel verso la riconversione al momento garantisce pochissima occupazione. C' è bisogno di manutenzioni costanti e di un progetto alternativo che tuteli la salute e i posti di lavoro di tutti». Per le ditte dell' indotto previste per domani altre 8 ore di sciopero con gli operai che si ritroveranno alle 9,30 davanti all' Autorità portuale. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Fiumicino, boom di discariche sul lungomare

Bagnanti accolti dal degrado: rifiuti davanti agli stabilimenti e sulla banchina: «Il Comune vuole fare concorrenza a Roma» I pescatori lasciano cartoni e avanzi di cibo sul molo sud Il servizio di raccolta è partito ma procede a singhiozzo

Litorale

Fiumicino, boom di discariche sul lungomare

Villa Imperiale, tra i reperti spunta la passerella abusiva

Salti e capriole, show mozzafiato dei delfini al largo di Ostia

IL REPORTAGE Accolti domenica mattina da tanti cumuli di rifiuti sul marciapiede del lungomare della Salute a Fiumicino. I romani che hanno preso d' assalto la spiaggia a caccia di refrigerio si sono trovati a commentare la presenza di mini-discariche, a ridosso dei cestini raccogli cartacce, all' ingresso dei varchi a mare. «Come discariche commenta Lidia Troiani di Torrenova vedo che anche Fiumicino è messa bene. Di questo passo corre il rischio di fare una grossa concorrenza a Roma». I sigilli all' isola ecologica di via Pesce Luna continuano a provocare disservizi nel Comune costiero dove il vizietto di gettare sacchetti di immondizia per strada non sembra attenuarsi anzi prolifera anche a causa della totale assenza di controlli. L' EMERGENZA Sul banco degli imputati finisce di nuovo la cronica carenza di personale che difficilmente vede in azione gli agenti della polizia locale sulla litoranea i quali intervengono solo per elevare multe alle auto in sosta vietata. Anche domenica e ieri il degrado ambientale del lungomare è stato abbastanza evidente soprattutto nel tratto davanti agli stabilimenti balneari e non solo attorno ai trespoli, nonostante gli operatori ecologici siano ieri intervenuti, sempre in tarda mattina, per bonificare le aree sul marciapiede nel tratto di arenile libero. È rimasta invece al suo posto la discarica che si è creata davanti allo stabilimento Tirreno. Anche le aree portuali, molto gettonate dai turisti, sono rimaste in attesa di una bella ramazzata e soprattutto della bonifica dagli enormi cumuli di spazzatura gettata attorno ai trespoli. In piazza Enrico Molinari tante bottiglie di spumante e di birra vuote lasciate sul muretto, che separa dall' arenile, molte rotte con vetri sparsi ovunque: i giovani che la sera bivaccano lamentano l' assenza di contenitori dell' immondizia. Aumenta, intanto, la presenza di camper che stazionano nella piazza dove è appunto proibito sostare: anche in questo caso nessuno è in grado di far rispettare le regole. Lungo il molo sud del porto-canale lo scenario è molto più pesante con sacchetti e cartoni contenenti pizza da asporto abbandonati: tutti sanno che spesso questi cumuli vengono provocati dai pescatori sportivi, i quali trascorrono la notte alla foce della Fossa Traianea, ecco perché servirebbe un raid di legalità. LA ROAD MAP L' arroganza degli sporcaccioni ha raggiunto l' apice sulla banchina che circonda lo specchio acqueo della darsena, dove ormeggiate 150 barche, in cui è evidente la carenza di cestini. Questa lacuna spinge, anche se non li giustifica, gli incivili a lasciare il sacchetto a ridosso delle ringhiere che separano la passeggiata dai parcheggi, rimossi soltanto ieri mattina. Tra le buste di pattume anche un contenitore di plastica al cui interno conservato olio esausto che è però rimasto sul posto. Qualche malizioso sostiene che i rifiuti potrebbero anche provenire da una giornata in mare di qualche natante visto che per le barche attraccate nella darsena non esiste un sistema di raccolta differenziata. Il quadro dei punti in cui presenti discariche si completa con un cassone di plastica pieno di sudiciume in via del Faro. Tanti bustoni neri sono invece ammassati sulla banchina del Borgo Valadier tra le tante attrezzature da pesca abbandonate. Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Fiumicino, darsena e porto canale, dragaggio in corso

Sono stati an che installati sei dispositivi Seabin per il filtraggio dell' acqua e l' eliminazione delle plastiche

(AGR) Anche a Fiumicino sono stati installati dopo il porto di ostia i dispositivi Seabin. Intanto, sono in via di ultimazione nella Darsena di Fiumicino e proseguiranno nel Porto Canale le operazioni di dragaggio del fondale coordinate dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale in collaborazione con la Capitaneria di Porto e con il Comune di Fiumicino.Sono inoltre in fase di collaudo in Darsena i sei nuovi dispositivi Seabin per la raccolta dei rifiuti galleggianti. Sul posto il sindaco Esterino Montino, l' assessore ai Lavori pubblici Angelo Caroccia, il Presidente dell' Autorità portuale Francesco Maria Di Majo e il Comandante di Vascello Filippo Marini. "Sono due operazioni importanti - spiega Montino - nate da una proficua collaborazione interistituzionale tra Comune, Autorità Portuale e Capitaneria di Porto, che si aggiungono a quella già di successo della rimozione dei relitti affondati nel Tevere.Prima di metà agosto avremo finalmente il canale e la Darsena di nuovo in sicurezza e navigabili, oltre che uno specchio d' acqua più pulito e senza più l' accumulo di rifiuti e plastiche trasportare qui dalle correnti marine e dal Tevere".

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Privilege Yard: vicina la riapertura del cantiere

CIVITAVECCHIA - Potrebbe riaprire a settembre lex cantiere della Privilege Yard, acquistato così come lo scafo, dalla Royalton maltese. Gli uffici dell' Autorità di sistema portuale, infatti, avrebbero concluso la lunga istruttoria, fatta di controlli e verifiche sui documenti presentati dalla nuova proprietà; a questo punto manca solo il nulla osta per l' autorizzazione al subingresso in modo da far ripartire finalmente quel cantiere. Nulla osta che potrebbe arrivare mercoledì, quando è in programma il comitato di gestione. A quel punto ci vorranno un paio di mesi circa per riattivare il cantiere. Un passo atteso anche dagli ex lavoratori della Privilege che due settimane fa avevano protestato sotto la sede dell' Adsp chiedendo risposte e certezze per il futuro. Al presidente di Majo la richiesta dare seguito al protocollo d' intesa siglato tre anni fa dall' Autorità Portuale e dalle organizzazioni sindacali, con Molo Vespucci che si sarebbe impegnata a favorire la ricollocazione dei lavoratori interessati dalla vertenza (nel caso di interessi terzi sull' area dell' ex cantiere Privilege) qualora si fosse verificata l' opportunità di attivazione di nuovi lavori, oppure in caso di incremento di lavorazioni in ambito portuale. Di incrementi, al momento, neanche l' ombra, così la speranza rimane nello sblocco degli undici ettari di cantiere che potrebbero dare una boccata d' ossigeno al territorio, riattivando quella connotazione di cantieristica navale persa da tempo. (22 Lug 2019 - Ore 10:49)

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nunzi: "Economia ormai al collasso"

Il rappresentate dell' associazione Meno poltrone più panchine invita città e porto ad unirsi per una strategia comune

CIVITAVECCHIA - "Secondo una indagine Confesercenti, il 2019, si chiuderà con una flessione dello 0,4 delle vendite, per oltre un miliardo di euro in meno rispetto al 2018 il risultato peggiore degli ultimi 4 anni". Lo dichiara Tullio Nunzi rappresentante dell' associazione Meno poltrone più panchine che interviene sulla situazione occupazionale ed economica della città, anche in vista dello sciopero di mercoledì. Nunzi avvisa, per il 2019 sono previste 14 chiusure al giorno di piccole attività commerciali. "Causa di tutto - spiega - il calo dei consumi delle famiglie italiane, e l' orientamento delle scelte di consumo verso canali dove è maggiore la concorrenza del prezzo: outlet e web. Situazione che si nota nella nostra città, e che forse determina un abbattimento dei consumi, più simile al profondo sud che al nord. La necessità - tuona Nunzi - è che non ci siano ulteriori perdite di posti di lavoro, perché questo significherebbe una ulteriore difficoltà nella spesa delle famiglie". Per Nunzi proprio da questa situazione nasce la "necessità che il terziario solidarizzi con la protesta dei portuali e dei lavoratori Enel. Questo per 2 semplici ragioni; primo perché non va perduto un posto di lavoro anche ai fini dei consumi. Secondo - continua Nunzi - perché nel momento in cui si andrà all' incontro con Enel e Adsp commercio e turismo rivendichino l' importanza del settore, primo per occupazione e imprese; evidenzino come questa città abbia finalmente bisogno di uno sviluppo alternativo, strategico, rispettoso dell' ambientale che sia finalmente in sinergia con porto e crocierismo. La situazione del porto è tragica, con una unica positività, che è l' aspetto crocieristico. Questo - avvisa - non è più sufficiente ed al di là di pomposi accordi e convegni, non mi sembra che sia stato sviluppato l' aspetto commerciale, in crisi da anni". Per Nunzi è necessario che città e porto si uniscano per dare via ad una strategia vera "non con accordi inutili e non rispettati; una strategia - conclude - che comporti finalmente la costituzione di una vera città porto con governance comune e con obbiettivi comuni che rilanci una economia ormai al collasso". (22 Lug 2019 - Ore 16:07)

Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

La bolgia d'estate

Aliscafi, giallo ticket la Guardia costiera a caccia dei bagarini

Alle compagnie risultano posti liberi ma domenica i biglietti erano introvabili Ora si punta sulla videosorveglianza per scoprire gli abusivi del Beverello

Antonino Pane

Primo Piano Napoli

La bolgia d'estate

Aliscafi, giallo ticket la Guardia costiera a caccia dei bagarini

farmacie notturne

LA POLEMICA L' assalto al Beverello produrrà conseguenze: l' area portuale è interamente video sorvegliata e se ci sono stati bagarini in azione, o altri, abusi saranno perseguiti, assicura la Capitaneria. Una cosa, comunque è già certa: le strutture a terra, a cominciare dalle biglietterie sono vecchie e fatiscenti e l' esigenza di una nuova stazione marittima è improcrastinabile. Stando ai dati ufficiali, l' assalto di sabato e domenica non sarebbe stato da record considerando che parliamo di pieno luglio e ad eccezione della Caremar, che ha esposto il cartello di tutto esaurito per alcune corse, le altre compagnie sostengono di avere viaggiato finanche con qualche posto vuoto. «Per quanto ci riguarda, - spiega Giuseppe Langella, direttore generale di Snav - abbiamo sempre navigato con sedili liberi e rispettando la quota dei residenti sulle isole. Solo sabato mattina, la corsa delle 10,10 per Capri è risultata piena. I nostri dati sono ufficiali, i biglietti sono numerati e il comandante di ogni singola corsa ha comunicato all' ufficio movimento delle Capitanerie di porto via radio il numero dei passeggeri a bordo». IL MISTERO Langella snocciola numeri e portate dei mezzi: nessuno ha raggiunto ha viaggiato a capienza massima. Ma allora come si giustifica che passeggeri si sono visti rifiutare il biglietto? La spiegazione non può essere che una: qualcuno ha comprato biglietti che poi non ha utilizzato. «Voglio anche aggiungere - sottolinea Langella - che noi siamo responsabili delle biglietterie, dello sbarco, dell' imbarco e della navigazione. Può anche capitare che qualcuno arrivato all' ultimo momento non ha avuto il biglietto». Il sindaco di Capri, ma anche quelle delle altre isole del Golfo sono preoccupati: l' assalto alle isole nei fine settimana rischia di diventare un boomerang per l' immagine. Le accuse si sprecano lo stesso presidente degli albergatori di Capri parla di isola-prigione nei fine settimana. Da Procida, invece, lamentano la mancata possibilità di effettuare prenotazioni da parte degli isolani mentre i turisti possono farlo. «Abbiamo sempre rispettato gli impegni presi - sottolinea Langella - e continueremo a farlo. Le corse di sabato e domenica hanno tutte preso il mare rispettando la quota dei posti riservati agli isolani». Intanto, però, l' assalto del fine settimana avrà anche strascichi sul piano politico. «In merito al caos generatosi nel weekend presso il porto di Napoli a causa della penuria di biglietti disponibili per gli aliscafi diretti alle isole del Golfo - dice Emilio Borrelli, consigliere regionale dei Verdi - abbiamo presentato un Question time per la seduta di venerdì prossimo in modo da fare chiarezza sull' episodio e chiedere quali provvedimenti può adottare la Regione Campania per normalizzare il servizio. Molte compagnie, infatti, sono legate all' ente da un rapporto di convenzione. In piena stagione estiva, con migliaia di turisti diretti alle isole, non possiamo permetterci dei tilt come quello di ieri». I PIRATA Borrelli non sembra avere dubbi sulla presenza dei bagarini. «Addirittura nel porto di Napoli sono apparsi dei bagarini che rivendevano i biglietti ai turisti a prezzo maggiorato. Tali fenomeni - conclude Borrelli - rappresentano una vergogna e producono un nocumento all' intero sistema turistico». Su tutti i disservizi segnalati, comunque, indaga la Guardia Costiera. I riscontri numerici tra portata dei mezzi e passeggeri a bordo farà sicuramente chiarezza su quanto realmente accaduto. L' ammiraglio Pietro Vella ha impartito ordini precisi, i disservizi non saranno tollerati. Il piano orario è preciso e le corse supplementari neo fine settimana sono comprese nel piano. Oltre non si può andare perché

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

non ci sarebbero accosti liberi nei porti. L' ammiraglio Vella sta anche monitorando la situazione dei noleggi cresciuti a dismisura. I porti e gli approdi delle isole subiscono veri e propri assalti, soprattutto nei fine settimana. Si tratta di un lavoro incrociato tra Guardia Costiera e Guardia di Finanza per verificare la rispondenza tra i dati comunicati alla Capitaneria di porto e le fatture emesse.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

Capri, le proteste

«No al numero chiuso ma così troppi rischi»

Il sindaco Lembo: sulle banchine ressa che può provocare incidenti L'ampliamento del porto? «Spariti» i 37 milioni stanziati da Bassolino

Anna Maria Boniello

Primo Piano Napoli

Capri, le proteste

«No al numero chiuso ma così troppi rischi»

Il sindaco Lembo sulle banchine ressa che può provocare incidenti L'ampliamento del porto? «Spariti» i 37 milioni stanziati da Bassolino

Cascone: «Orari? Decide la Capitaneria però è un errore pensare a limitazioni»

LO SCENARIO «Lavoriamo a interventi decisivi per riportare gli sbarchi alla normalità ed evitare a passeggeri e operatori turistici che lavorano sul molo principale di mettere a rischio la propria incolumità». È netto il sindaco di Capri Marino Lembo, il giorno dopo il «black Sunday» vissuto dall' isola azzurra, quando i passeggeri che dovevano partire alle 20.05 già alle 9 del mattino hanno trovato affisso al botteghino il cartello del «tutto esaurito». Una domenica di caos e proteste, alimentate anche dalla notizia del bagarinaggio dei biglietti al molo Beverello e dalla ressa che ormai è diventata abituale, una costante fissa sulle banchine del porto commerciale. Parole pesanti continuano ad arrivare anche dal presidente della Federalberghi caprese Sergio Gargiulo, mentre ieri è scesa in campo anche l' Unione nazionale consumatori, che attraverso il presidente della delegazione di Capri ha investito Procura, Prefettura, presidente della Regione, Autorità Portuale, Capitanerie di Porto e i due sindaci isolani, con un dettagliato esposto in cui si chiede si intervenire su bagarinaggio, sovraffollamento ai due scali marittimi di Capri e di Napoli, presunte cancellazioni della cosiddetta «quota residenti» sugli imbarchi. «Chiediamo di garantire è scritto nell' esposto - maggiore sicurezza al Molo Beverello, con un eventuale potenziamento del presidio medico, in particolare per limitare disagi agli anziani, a donne e bambini». E ancora si chiede di «monitorare il fenomeno delle corse bis, in considerazione del fatto che il porto di Capri è un porto molto piccolo e, con numerosi accosti in contemporanea, c' è rischio dell' insorgenza di problematiche di ordine pubblico». IL VERTICE In attesa della riunione in Regione che si terrà domani con Lorella Iasuozzo della direzione generale per la mobilità regionale e Luca Cascone, presidente della commissione regionale sui trasporti marittimi, Paola Mazzina, assessore caprese con delega ai collegamenti marittimi, promette che in quella sede «non ci si limiterà a rappresentare la ormai insostenibile situazione di grave disagio dell' isola, ma si chiederà l' adozione di misure urgenti e determinanti. La comunità isolana - insiste Mazzina - non è più disposta ad accettare che le fortune economiche di una holding nel campo della navigazione debbano ripercuotersi così negativamente sull' immagine, la vivibilità e l' economia dell' intera isola che di questa regione è, invece, una delle principali fonti di ricchezza e di richiamo a livello nazionale e internazionale». Il sindaco Lembo mette nel mirino il piano accosti che viene rinnovato di anno in anno e che «ormai dice - non è più attuabile essendo aumentati i tempi di percorrenza», dai 45 minuti fino a un' ora. Questo - sottolinea Lembo - fa andare in tilt il sistema Capri». Ma il nodo davvero irrisolto è quello dell' ampliamento del porto, di cui si parla dai tempi della giunta Bassolino che aveva reso disponibili 37 milioni: i lavori non sono mai iniziati e il finanziamento è andato man mano assottigliandosi, fino a raggiungere una piccola cifra che sarà ora impiegata per lavori di piccola ristrutturazione alla Banchinella. «Vogliamo ribadire - dice Lembo - che siamo contro il numero chiuso: serve però mettere mano a un nuovo piano orario, che tenga conto dell' attuale situazione delle banchine che non possono accogliere in contemporanea i flussi turistici in arrivo e in partenza non solo da Napoli e dalla vicina penisola ma ora anche da altre località costiere, insieme ai bagagli e al personale che opera sui moli. Questa concomitanza mette a rischio in alcune fasce orarie l' incolumità di chi si trova in quel momento sul molo. È questo che chiederemo in Regione: distanziare gli arrivi e le partenze e spalmare le corse

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

nell' arco della giornata».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

L'intervista

Cascone: «Orari? Decide la Capitaneria però è un errore pensare a limitazioni»

Antonino Pane

Primo Piano Napoli

Capri, le proteste

«No al numero chiuso ma così troppi rischi»

L'intervista

Cascone: «Orari? Decide la Capitaneria però è un errore pensare a limitazioni»

E STRATEGIE Disagi, polemiche, accuse. Le verifiche su quanto accaduto domenica sulle rotte del Golfo sono in corso anche da parte della Regione Campania che affida i servizi in convenzione alle Compagnie di Navigazione. Luca Cascone, consigliere delegato ai Trasporti dell' amministrazione regionale, ha convocato un vertice per domani, e si dice pronto a recepire istanze da parte delle amministrazioni locali. «Lo abbiamo sempre fatto - precisa - e continueremo a farlo». Intanto, però, soprattutto da Capri ma anche dalle altre isole c' è una levata di scudi. «I sindaci devono dirci con chiarezza cosa vogliono. Gli orari in vigore sono stati concordati con gli amministratori locali così come le quote spettanti agli isolani. Non vanno bene? Cambiamoli. Ma devono dirlo con chiarezza e adottare gli atti necessari. Vogliono meno attracchi? Benissimo, adottino provvedimenti conseguenti e noi rivedremo il piano degli accosti. Non possono, contemporaneamente, chiedere meno corse e poi lamentarsi perché non ci sono biglietti disponibili». C' è chi parla di biglietti venduti da bagarini. «Ogni tipo di abuso va punito con la massima severità. C' è un regolamento preciso che vincola le compagnie di navigazione ad effettuare servizi regolari. Se verranno documentati comportamenti contrari al regolamento agiremo con la massima severità». **Il presidente degli albergatori di Capri parla di isola prigione. Cosa risponde?** «Siamo pronti ad ascoltare tutti. Il nostro unico interesse è garantire collegamenti regolari con le isole. Le convenzioni sono precisissime e sono state oggetto di numerosi tavoli con le amministrazioni locali. La stessa quota di riserva per i residenti a prezzi agevolati è compresa nella convenzione. Ci sono ripensamenti? Bene, a fine stagione siamo pronti a rivedere tutto. Ma, ripeto, nulla è stato imposto, tutto è stato concordato». Il sindaco di Capri, Marino Lembo, dice invece che avete deciso senza coinvolgerlo e che bisogna ridiscutere tutto. «Aspettiamo proposte migliorative. Dobbiamo garantire la possibilità di godere l' isola a chi voglia visitarla e la mobilità di chi ci abita: questi sono gli unici vincoli a cui non possiamo sottrarci. Proposte del tipo arrivi pomeridiani non mi sembrano in linea con questi principi. Chi vuole passare una giornata a Capri o una vacanza deve partire e arrivare secondo le sue esigenze. Questo è un limite invalicabile». **Il piano orari può prevedere più partenze?** «Questo è un tema in cui la prima voce a parlare deve essere quella dell' Autorità marittima. I trasporti devono avvenire nella massima sicurezza ed è la Guardia Costiera che indica la disponibilità degli approdi. È evidente, quindi, che il piano degli orari deve essere verificato e approvato innanzitutto dalle Capitanerie di porto che valutano i tempi delle traversate e le disponibilità degli spazi nei porti». Ma Capri già opera al limite. **Che margini ci sono?**

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

«E infatti. Il piano orario in vigore ha tenuto conto di questa situazione e anche del fatto che non si possono prevedere arrivi contemporanei per ragioni di sicurezza, vista l' attuale conformazione della banchina principale. La sicurezza viene prima di tutto e di tutti. Su questo siamo stati sempre intransigenti e lo saremo ancora in futuro».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Napoli Today

Napoli

Caos biglietti al Molo Beverello: spuntano i bagarini

La denuncia arrivata nel fine settimana da molti turisti. Borrelli annuncia un Questione time in Regione

"In merito al caos generatosi nel weekend presso il porto di Napoli a causa della penuria di biglietti disponibili per gli aliscafi diretti alle isole del Golfo abbiamo presentato un Question Time per la seduta di venerdì prossimo in modo da fare chiarezza sull' episodio e chiedere quali provvedimenti può adottare la Regione Campania per normalizzare il servizio. Molte compagnie, infatti, sono legate all' ente da un rapporto di convenzione. In piena stagione estiva, con migliaia di turisti diretti alle isole, non possiamo permetterci dei tilt come quello di ieri". Lo afferma il consigliere regionale dei Verdi Francesco Emilio Borrelli. "Addirittura nel porto di Napoli sono apparsi dei bagarini che rivendevano i biglietti ai turisti a prezzo maggiorato. Tali fenomeni rappresentano una vergogna e producono un nocumento all' intero sistema turistico". Per muoverti con i mezzi pubblici nella città di Napoli usa la nostra Partner App gratuita !

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

«Chi ha autorizzato l' utilizzo delle banchine per gli scarichi?»

Battista dice «basta ai favori». Parco loppa, si rompe tubatura

ARCELORMITTAL

L'ATTIVITÀ NELL'AREA PORTUALE

Sportello Isde nella farmacia dei «Tamburi»

«Chi ha autorizzato l'utilizzo delle banchine per gli scarichi?»

Battista dice «basta ai favori». Parco loppa, si rompe tubatura

Ecco la squadra di Confindustria

Appalto ArcelorMittal, la Fisascat primo sindacato. Un delegato a Usb

«Mittal non ha perso tempo ad adoperarsi per poter sopperire alla fermata del quarto sporgente, dove abbiamo visto cadere, come se fossero birilli, le gru dopo il tragico incidente mortale che ha causato la morte dell' operaio Cosimo Massaro, tutto questo dopo l' incidente avvenuto nel 2012 alla stessa gru, il Dm5, che vide cadere in mare Francesco Zaccaria». È quanto denuncia il consigliere comunale del gruppo Misto Massimo Battista, operaio del Siderurgico rimasto in capo all' Ilva in As ed attualmente in Cassa integrazione straordinaria. «Sembra - aggiunge - che nella zona del quinto sporgente e nel molo polisettoriale da ieri (domenica, ndr) ben 3 semoventi mobili su ruota con benne stanno caricando minerale su dei camion scaricato dalla nave Melia, circa 74 e 600 tonnellate di minerale. Bisognerebbe capire come e chi ha autorizzato il colosso franco -indiano ad usare le banchine?». Come «si può autorizzare nel giro di un paio di giorni - si chiede il consigliere comunale - questo ennesimo favore alla grande industria? Come stanno avvenendo gli scarichi di minerale nei camion? Il minerale che si sta caricando come viene scaricato e le polveri che si disperdono come vengono captate? La gente che abita nelle zone di Lido Azzurro è stata avvertita dello scarico del minerale?». Ieri, intanto, una tubazione fuori terra e fuori servizio si è rotta sversando olio combustibile denso su una superficie totale di circa 20 mq nei pressi della strada che costeggia il Parco Loppa dello stabilimento ArcelorMittal di Taranto. L' azienda precisa che «non c' è stato alcun interessamento della rete fognaria di stabilimento. Immediate sono scattate le misure di prevenzione e ripristino: si è tamponata la perdita, eseguita una vetroresinatura e il contenimento/recupero del prodotto sversato mediante l' utilizzo di sabbia calcarea assorbente». Battista sostiene che «la tubazione ha ceduto riversando sul terreno il materiale contenuto nella stessa (ex Ocd). Questi incidenti sono all' ordine del giorno, solo una piccola parte vengono denunciati». Secondo l' Usb «la condotta di catrame si è bucata sversando il contenuto sul terreno. Era dismessa in attesa di bonifica per poi essere smantellata, ma a causa di una sfrontata negligenza la tubazione si è deteriorata determinando la fuoriuscita della sostanza». Sempre ieri si è riunita la «task force» composta dalle Rsu ed Rls firmatarie dell' intesa ministeriale del 15 luglio e tecnici aziendali per esaminare i Piani di manutenzione delle aree degli impianti dello stabilimento siderurgico. Dopo l' incidente sul lavoro del 10 luglio scorso al quarto sporgente portuale, costato al vita a Mimmo Massaro, sono stati stabiliti incontri specifici sulla sicurezza. L' azienda ha illustrato nel dettaglio i Piani di manutenzione (Opex e Capex) delle aree Agglomerato ed Altoforno evidenziando «da un punto di vista tecnico e progettuale - è spiegato nel verbale - le migliorie sia sotto il profilo ambientale che sotto il profilo della sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, realizzate anche nel corso delle fermate di manutenzione ordinaria e straordinaria». Sono state, quindi, fornite informazioni relative «agli impianti oggetto di revamping, alle migliorie impiantistiche, alle demolizioni (Afo3) e alle realizzazioni di nuovi impianti». L' azienda ha fornito alla task force un aggiornamento sugli ultimi sviluppi connessi ad Afo2, per il quale - a meno di provvedimenti che interrompano le decisioni della magistratura sarà avviata la procedura di spegnimento.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Grottaglie, incontro in Comune promosso da Articolo1 sulle potenzialità di questa occasione «Ora Puglia e Basilicata devono fare quadrato»

«La Zes sarà una vera manna dal cielo»

«L' obiettivo è che arrivino nuovi investimeti e anche un investitore internazionale»

FRANCESCO OCCHIBIANCO

18

Provincia
Taranto

«La Zes sarà una vera manna dal cielo»

«L'obiettivo è che arrivino nuovi investimeti e anche un investitore internazionale»

Palagianello

Caporalato, rivolta degli agricoltori «Non siamo tutti sfruttatori»

Sulla Zes è stata consegnata pochi giorni fa anche una tesi di laurea in diritto tributario, che sarà discussa con il professor Nicola Fortunato dell' Università di Bari dalla laureanda Silvana Caramia. Questione importante, di vitale importanza, quella della Zona economica speciale, attorno alla quale ruotano i temi cruciali dello sviluppo del porto, dell' aeroporto, delle imprese e della occupazione. Ieri sera a palazzo di città si è svolto un incontro promosso da Articolo Uno, alla presenza dell' assessore regionale allo Sviluppo economico Mino Borraccino. Numerosi gli interventi, tra i quali quelli del capogruppo consiliare di Articolo Uno Francesco Donatelli e di Fulvio Di Blasio, segretario generale dell' Autorità portuale di Taranto. Hanno relazionato i segretari generali ionici di Cgil (Paolo Peluso), Cisl (Vito Squicciarini), Uil (Carmelo Sasso). Inoltre hanno dato il loro prezioso e qualificato contributo Luca Lazzàro (presidente di Confagricoltura Puglia), Fabio Paolillo (direttore Confartigianato Taranto), Angelo Colella (direttore Confcommercio di Taranto) e Pino Riccardi (presidente del Cna Puglia). Per l' amministrazione comunale di Grottaglie era presente, in rappresentanza del sindaco Ciro D' Alò, l' assessore all' Urbanistica Giovanni Blasi. In prima fila i consiglieri comunali Aurelio Marangella e Massimo Serio (Articolo Uno), Ciro Petrarulo e Raffaella Miglietta (Utòpia), il presidente del consiglio comunale Giovanni Annicchiarico, il già sindaco di Grottaglie Raffaele Bagnardi. Fulvio Di Blasio, segretario generale dell' Autorità portuale ha rimarcato che «il governo centrale ha riconosciuto il porto di Taranto come un fulcro, un volano per l' intera economia nazionale. Insieme alla Regione Puglia e alla Regione Basilicata l' autorità portuale ha costituito un tavolo tecnico che ha portato alla stesura del Piano di sviluppo strategico. Adesso siamo in attesa del placet da parte della Corte dei conti. È necessario», ha ripreso Di Blasio, «che le regioni facciano squadra per promuovere la Zes all' estero, perché alla fine l' obiettivo principale è quello di fare in modo che ci siano nuovi investimenti ed un investitore internazionale che possa utilizzare questi vantaggi amministrativi e fiscali per creare nuovi posti di lavoro. Ci stiamo già coordinando», ha concluso Di Blasio, «per redigere un regolamento di funzionamento sul comitato di indirizzo della Zes». Il consigliere Francesco Donatelli ha dichiarato: «Il nostro territorio vive un momento delicato sia dal punto di vista occupazionale che ambientale. La Zes è manna dal cielo e servirà come una boccata di ossigeno ad affrontare e a rispondere a tante problematiche. Ci sono difficoltà nel settore primario, dovuto anche alle calamità atmosferiche e alla Xylella. Ci muoviamo, inoltre, in quadro difficile anche dal punto di vista dei collegamenti (stradali, ferroviario, aereo). Non è stata una passeggiata arrivare a questo risultato», ha aggiunto Donatelli. «Il lavoro è stato enorme e tenace».

Il Nautilus

Taranto

Regione Puglia: Approvato l' avviso pubblico, rivolto agli Enti locali, per l' attribuzione delle aree residue delle ZES Interregionali ionica e adriatica

Bari- Con D.D. n.155 del 18 luglio 2019 del Dirigente della Sezione Attività Economiche, Artigianali e Commerciali è stato approvato l' Avviso pubblico avente ad oggetto: "L.n. 123/2017 di conversione del D.L. 91/2017, articoli 4 e 5: Istituzione delle Z.E.S. (Zone Economiche Speciali) di cui alle DGR n.612 del 29.03.2019 e DGR n.839 del 07.05.2019: Approvazione avviso pubblico a favore degli Enti Locali della Regione Puglia per l' attribuzione delle aree residue e non assegnate delle Zone Economiche Speciali (ZES) Interregionali Ionica e Adriatica." L' avviso è rivolto è rivolto agli Enti Locali della Regione Puglia, anche riuniti come Sistema Territoriale Integrato, ed è finalizzato alla presentazione di domande di candidatura delle aree di proprio interesse, ricadenti nel territorio di competenza, per l' inserimento nelle perimetrazioni definite dai Piani di Sviluppo Strategici delle Zone Economiche Speciali Interregionali Ionica e Adriatica. Ciò è valido fino all' esaurimento delle aree disponibili e non ancora assegnate pari ad ettari 88,85 per la ZES Ionica Interregionale e ad ettari 261,10 per la ZES Adriatica Interregionale. Il Sistema Territoriale Integrato comprende le aree appartenenti ad Enti Locali diversi che condividono, per ragioni territoriali o economiche, fattori come piani di sviluppo, servizi alle imprese, attività di promozione territoriale, dotazioni infrastrutturali e logistiche esistenti o programmate, siti produttivi intesi come filiere, distretti di produzione, distribuzione e consumo specifici. Per perseguire le finalità fissate dai Piani di Sviluppo l' Avviso, in fase di pubblicazione e presto consultabile sul Burp, descrive nel dettaglio i requisiti di ammissibilità e i criteri di preferenza per l' assegnazione delle aree residue. In linea generale, l' area candidata dovrà configurarsi come porto, area retroportuale anche di carattere produttivo ed aeroportuale, piattaforma logistica o interporto e non potrà includere aree residenziali. La ZES può ricomprendere anche aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale con l' Area portuale, qualora, ad esempio, vi sia la presenza, o il potenziale sviluppo, di attività economico produttive, indicate nel Piano di Sviluppo Strategico o di adeguate infrastrutture di collegamento tra le aree interessate. La domanda, redatta con le modalità fissate nell' Avviso, dovrà essere inviata esclusivamente tramite posta elettronica certificata (PEC) entro 90 giorni dalla pubblicazione dell' Avviso sul Bollettino Ufficiale Regione Puglia (BURP) al seguente indirizzo: servizio.attivitaeconomiche@pec.rupar.puglia.it .

LaC News 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Disservizi, disagi e quella 'stazione' fantasma nel porto di Schiavonea

MARCO LEFOSSE

ECONOMIA E LAVORO

Disservizi, disagi e quella "stazione" fantasma nel porto di Schiavonea

Treni in tilt per l'incendio di una cabina elettrica. La rabbia dei passeggeri

Salvato alpinista italiano precipitato sulle montagne in Pakistan

Oltre quaranta imbarcazioni per la pesca industriale , quattro banchine commerciali, un mercato del pesce, più di mille posti di lavoro ed un volume d' affari , solo per il comparto ittico, di almeno 30 milioni di euro l' anno (fonte cooperative pesca). Questo è il porto peschereccio di Schiavonea , il secondo scalo marittimo della Calabria (per grandezza) dopo Gioia Tauro, fulcro dell' economia e leva commerciale della nuova città di Corigliano-Rossano. Un centro di sviluppo strategico , insomma, che visti i risultati prodotti a pensarlo dovrebbe essere un gioiello . E invece, basta arrivare nei pressi del porto per capire che ci sono un sacco di cose che non vanno ; tante cose da mettere a posto; un' infinità di disagi che si ripetono in modo perpetuo dal 1958 ad oggi per "problemi" che a sentire gli addetti ai lavori potrebbero essere risolti in un batter d' occhio. Mancano i servizi primari Parliamo di quell' area di porto che riguarda solo il mondo della pesca . Qui mancano i servizi primari. La spazzatura prodotta sulle imbarcazioni e quella raccolta in mare (perché i pescatori fanno anche questo) i marinari, per smaltirla, se la portano a casa. D' inverno, quando fa buio presto, il trasbordo del pesce dalle navi ai furgoni avviene al buio o tutt' al più alla luce delle lampade di auto e pescherecci e questo perché le torri faro funzionano (quando funzionano!) a macchia di leopardo. L' acqua potabile per rifornire i motopesca, l' equipaggio se la porta a bordo con i bidoni perché negli stalli d' attracco non ci sono le condotte di carico e scarico che oggigiorno le trovi anche nel più sperduto dei porti del mondo. Si vive di mare Qui no, «a Schiavonea si vive all' antica» ci dice un marinaio appena rientrato da una battuta di pesca. Che poi racconta un altro "curioso" aneddoto: «Sapete cosa accade di notte? Quando arriviamo con la barca all' imboccatura del porto, spesso ci facciamo il segno di croce perché abbiamo paura di finire contro il braccio d' ingresso». E questo perché l e lampade dei fari sono così vecchie e consumate che si illuminano appena . «Uno di noi si mette a prua - dice - e con i fari d' imbarcazione si fa strada nel buio. Sperando che vada tutto bene!». Manutenzione zero e disagi a gogo Insomma, manutenzione zero e disagi a gogo . Nonostante tutto si continua a lavorare perché «il mare chiama e per noi è l' unica fonte di guadagno per mandare avanti le nostre famiglie». A Schiavonea, la più grande frazione di Corigliano-Rossano, quasi tutti vivono con quello che offre il mare e nessuno può permettersi di tirarsi indietro. Ma al netto dei disservizi quotidiani c' è una cosa, più di tutte, che fa incazzare i pescatori ; una cosa che proprio non accettano, che quando ne parlano - loro che alla fine sono sempre sorridenti e scherzosi - gli fa calare il velo nero sul volto : «Il nostro vero problema - ci dice Francesco Martilotti, comandante della nave "Grecale" - è quella cosa lì». Si gira e fa segno ad una struttura immensa che sta al di là di quattro banchine, rispetto a lui, sulla sponda sud-ovest del porto: un grande capannone con vicino delle gru trasportatrici. Stazione di alaggio e varo È la stazione di alaggio e varo . Una mega infrastruttura - incompiuta - realizzata all' incirca quindici anni fa con un finanziamento regionale e mai entrata in funzione. È costata quasi sette milioni di euro e nella sua storia è stata anche al centro di un' inchiesta giudiziaria che aveva focalizzato le attenzioni proprio sull' esosità dell' opera. Ma è stata anche emblema di un contenzioso sulla gestione , finito ancora a nulla. Emigrare fuori regione Tant' è che i pescatori del porto di Schiavonea per svolgere le attività di alaggio e varo delle loro imbarcazioni (una procedura che si deve compiere a cadenza di tempo per verificare la stabilità delle navi, un po' come avviene con il collaudo della auto) sono costretti a viaggi per mare infiniti . «Quando va bene - è ancora il comandante Martilotti che parla - andiamo a Cariati ma il più delle volte siamo costretti a rinunciare

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

LaC News 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

a settimane di lavoro per s barcare nei porti dell' adriatico come Giulianova o addirittura sulla costa orientale siciliana ». Insomma, un assurdo. Il paradosso «È paradossale - aggiunge Ignazio Gentile, presidente delle cooperative dei pescatori "La Bussola" e "Sibari pesca" - che la più grande marineria peschereccia dello Jonio e la seconda più importante dell' intero bacino del Mediterraneo debba emigrare altrove per un servizio basilare . Eppure ci troviamo in un porto con potenzialità enormi. Anzi, ci troviamo in un porto che potenzialmente ha tutti i servizi ma che non riesce a metterli a regime ». Nessuno sa perché la struttura è ferma Ed il mistero si infittisce quando chiediamo perché quella stazione di alaggio e varo, che a vederla da fuori sembra pronta all' uso, non parte. «Nessuno - ci dicono i pescatori - ha mai saputo dirci il perché. Nessuno. Né l' Autorità portuale né il Comune . Sappiamo solo - racconta Gentile - che il giorno del collaudo , mentre trainavano un' imbarcazione dalla darsena, i macchinari hanno distrutto parte dello zoccolo della banchina di alaggio ». Ovviamente un danno che mai nessuno ha riparato. Ma c' è di più, qualche anno fa, nel 2013, proprio nella darsena del porto di Schiavonea si verificò l' affondamento del motopeschereccio SS Achiropita , che poi - impropriamente - venne ribattezzato la "Concordia calabrese". «Probabilmente - precisa il presidente Gentile - se quella stazione di alaggio e varo avesse funzionato, l' affondamento del peschereccio non si sarebbe mai verificato. E invece, si è persa una delle navi più grandi della nostra marineria e con essa il lavoro di un giovane equipaggio di dieci persone». Misteri su misteri: e la banchina crocieristica? Insomma, misteri su misteri che aleggiano attorno al grande porto di Corigliano-Rossano dove mancano tutti i servizi primari e dove - tra le altre cose - ancora si attende la realizzazione di una nuova banchina crocieristica i cui finanziamenti si sarebbero fermati all' autorità portuale di Gioia Tauro.

Il Sole 24 Ore

Olbia Golfo Aranci

L' Italia dei territori. Dalla Costa Smeralda a Santa Margherita di Pula,gli investimenti per aumentare il livello dell' offerta e arginare la crisi

Sardegna, la fascia alta per tornare a crescere

Davide Madeddu

Rapporti

Sardegna, la fascia alta per tornare a crescere

Tropea riparte dalla Marina

GRIMALDI LINES
un last minute da non perdere!
20% di SCONTO

Asini e bici nelle valli resilienti

Il turismo di lusso regge. Per il segmento alto non c' è contrazione. La ripresa dei mercati turistici del Nord Africa non sembra colpire la Sardegna nella fascia alta del settore. Le presenze e le prenotazioni, così come gli investimenti, confermano un trend positivo. E una tendenza che punta a specializzare il comparto che vale circa due miliardi e mezzo, circa l' 8% del Pil regionale. A certificare questo trend ci sono anche i dati relativi allo studio predisposto da Federalberghi sull' andamento delle presenze e prenotazioni nell' isola. «I numeri sul segmento alto e medio alto sono in linea con il passato - chiarisce Paolo Manca, presidente di Federalberghi -. Soffre la linea medio bassa che quest' anno segnerà un calo ra il 4 e il 5 per cento». I numeri positivi della "fascia alta" non riguardano solo le presenze e le prenotazioni ma anche gli investimenti per nuove strutture e per migliorare quelle esistenti. «La tendenza è quella di riqualificarsi e garantire uno standard elevati - argomenta ancora Manca - . Il segmento basso è stato ormai assorbito dall' extralberghiero, mentre le strutture tre e quattro stelle cercano di riqualificarsi in quattro o cinque stelle». Proprio i giorni scorsi, seguendo un programma che guarda al potenziamento dell' offerta turistica in Costa Smeralda è stato siglato un Contratto di Sviluppo tra l' agenzia per l' attrazione degli investimenti Invitalia e la società Marina di Porto Rotondo. Si tratta di un piano da 45,2 milioni di euro, di cui 21,8 concessi dall' Agenzia governativa per lo sviluppo e 5 dalla Regione Sardegna. L' intervento prevede la costruzione di due nuovi hotel, uno a Olbia e uno a Golfo Aranci, oltre all' ampliamento di una struttura alberghiera ad Arzachena e la riqualificazione del porto turistico di Porto Rotondo, con la previsione di nuovi 56 posti di lavoro. Protagoniste dell' iniziativa sono le società Marina di Porto Rotondo, operante nel settore della nautica da diporto, e Hotel Sporting, media impresa attiva nel comparto turistico-ricettivo. Entrambe sono riconducibili alla famiglia Molinas - chiarisce la nota di Invitalia - e possiedono un solido know-how in campo turistico. Le aziende da circa vent' anni gestiscono tre strutture alberghiere di lusso, servizi per la nautica da diporto in cinque porti turistici. Obiettivo, come rimarcato poi dall' Ad di Invitalia Domenico Arcuri e da Gianfranco Molinas, amministratore unico della Marina di Porto Rotondo, è ampliare l' offerta destinata ai mercati internazionali guardando alle presenze stagionali ma con un' attenzione verso la cosiddetta destagionalizzazione. Sempre in Costa Smeralda prosegue il piano quinquennale di investimenti, 120 milioni complessivi entro il 2023, per l' ampliamento e ammodernamento dell' offerta turistica portato avanti dalla Smeralda Holding, la società italiana controllata dal fondo sovrano Qatar Investment Authority e proprietaria dal 2012 di asset immobiliari e terreni sul mare. Investimenti supportati dai dati positivi relativi alla stagione precedente, in cui si è registrato un incremento delle presenze. Risultato ottenuto, come chiarisce Mario Ferraro, Ceo di Smeralda Holding, «grazie al coinvolgimento di tutti i team di lavoro che hanno condiviso e compreso l' importanza di fare propri i cambiamenti previsti dal piano industriale quinquennale del Gruppo, per continuare a essere la destinazione di riferimento per il turismo d' elite e per attrarre nuovi segmenti di mercato e nuove generazioni di consumatori». Punta sul lusso unito alla particolarità della location e dello scenario che l' ambiente circostante regala anche thelocal Hotel and Restaurant: albergo boutique con 22 camere vista mare e ristorante panoramico

Il Sole 24 Ore

Olbia Golfo Aranci

di ricercato design e pregiati materiali locali aperto il 14 giugno. A seguire la strada che porta a quella che è stata definita una "super specializzazione" anche chi, come nel caso dell' Abi Doru Beach Hotel, ha puntato su nuovi servizi 5 stelle oltre che firmare una collaborazione con lo stilista Antonio Marras che disegna gli abiti del personale. Investimenti anche per il Forte Village di Santa Margherita di Pula, nel sud Sardegna, che negli ultimi cinque anni ha speso per interventi migliorativi circa 50 milioni di euro. Ora l' azienda, che per scelta non distribuisce dividendi ma investe nella struttura e per questa stagione prevede un incremento di presenze rispetto allo scorso anno, lavora alla programmazione futura per elevare ulteriormente gli standard, con un' attenzione sia ai mercati europei sia a quelli asiatici e americani. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Sole 24 Ore

Cagliari

INVESTIMENTI

Porto di Cagliari, nuovi vincoli stoppano il piano da 90 milioni

Soffre anche Portovesme: ancora irrisolto il dragaggio del porto industriale De Pascale (Confindustria): la burocrazia mette in fuga chi investe nel settore

Davide Madeddu

Economia & Imprese

Porto di Cagliari, nuovi vincoli stoppano il piano da 90 milioni

La portaerei Cavour rifà il ponte per ospitare gli F35B

Addio al giornaliera Pilade del Buono

Crociere e merci, Gnl, investimenti pubblici e privati e zona franca. Si punta sui porti in Sardegna ma, a bloccare la crescita sono vincoli e burocrazia. Superata la stagione della concorrenza tra i diversi scali dell' isola, si lavora sulla creazione della rete. Che cerca di valorizzare la vocazione di ogni porto e complessivamente registra numeri significativi. Si passa dal mezzo milione di passeggeri del sistema crocieristico (513.962) ai 4.784.734 passeggeri dei traghetti, continuando con una movimentazione merci pari a 47.613.784 tonnellate. Forte dei numeri rappresentati da "toccate e passeggeri", ma anche dalla vicinanza con gli scali aeroportuali (meno di sette chilometri) l' Autorità portuale gioca la carta del traffico crocieristico su Cagliari e Olbia. I due centri che hanno i numeri più elevati in fatto di presenze: 394.697 Cagliari e 110.501 Olbia. «Il nostro obiettivo è quello di fare il cosiddetto salto di qualità - chiarisce il presidente Massimo Deiana - che si sviluppa anche per una trasformazione degli scali principali (Cagliari e Olbia) in home port e l' introduzione del multiscalo in un unico itinerario». In questo contesto si inserisce anche la visione dei porti "multiscalo", meta di viaggi con più tappe o destinazione di piccole crociere. Non solo turismo. Sul piano infrastrutture rientra anche la questione Gnl, il gas naturale liquefatto che complessivamente vede progetti per oltre 200 milioni di euro. «In itinere ce ne sono tre, uno a Cagliari, due a Oristano - chiarisce ancora Deiana - e un interesse a Porto Torres. Si tratta di opportunità importanti che possono trasformare l' isola in hub per il gas nel Mediterraneo». Il futuro del sistema portuale dell' isola però deve fare i conti con alcuni ostacoli. Perché i progetti di espansione e gli investimenti devono fare i conti con i vincoli, i tempi lunghi e la burocrazia. L' ultimo caso riguarda il porto canale di Cagliari. «I vincoli paesaggistici hanno, di fatto, bloccato un piano da 94 milioni di euro - argomenta ancora il presidente - perché con questo progetto vorremmo spostare sulla parte del porto canale tutto il traffico merci, migliorando e potenziando la parte passeggeri e il traffico crocieristico». Situazione che limita anche i futuri investimenti, come aggiunge Maurizio De Pascale, presidente di Confindustria Sardegna. «Purtroppo vincoli e burocrazia bloccano un settore che ha un potenziale importante. Basti pensare che proprio per questo motivo si è fermato l' interesse di una grande azienda tedesca impegnata nella cantieristica, o quello della cinese Zt». Le difficoltà non si registrano solo a Cagliari. «A Portovesme - dice ancora De Pascale -, da anni si combatte per il dragaggio del porto industriale, perché si deve trovare una soluzione allo smaltimento delle sabbie dei fondali. Una situazione che rallenta lo sviluppo di un comparto molto importante». A Cagliari, intanto, procedono le operazioni per far partire i lavori di recinzione della zona franca doganale. Seimila ettari che dovranno essere infrastrutturati e dotati di servizi. «La Regione - commenta il presidente Christian Solinas - ha più volte sollecitato la rimozione dei vincoli che di fatto, oltre a rallentare un articolato piano di sviluppo e investimenti, sono un ostacolo al decollo della Zona franca e della Zona economica speciale del Porto Canale, indispensabile volano per la crescita delle iniziative produttive e degli investimenti in grado di garantire occupazione e benessere». Per cercare di trovare una soluzione c' è chi si appella ai ministeri dell' Ambiente e dei Trasporti

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Sole 24 Ore

Cagliari

come il segretario regionale della Filt Arnaldo Boeddu che sollecita «lo sblocco dei vincoli paesaggistici». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L'Unione Sarda

Cagliari

Giorgio Angius, ingegnere di 44 anni dei Riformatori, è vice sindaco e assessore all' Urbanistica

«La città crescerà sul fronte del mare dal porto al Poetto»

Cagliari

«La città crescerà sul fronte del mare dal porto al Poetto»

NOVITÀ PER CAPIRE LA VOCE
Prova la nostra soluzione acustica più piccola di sempre
800 180617

«Il primo progetto? Quello per il nuovo stadio del Cagliari». Giorgio Angius, 44 anni, è vice sindaco e assessore allo Sviluppo urbanistico con molte deleghe: Pianificazione strategica e territoriale, Ambiente ed energia, Edilizia privata e Politiche europee. Da ingegnere non ha paura del cemento, ma giura: «Tra cinque anni avremo una città ancora più verde». **Voleva fare il sindaco, è diventato vice. Va bene lo stesso?** «Certo, l' importante è avere la stessa idea sulla città: sono fortunato che Paolo Truzzu abbia sposato le nostre idee. Pertanto è stato facile fare un passo indietro». **Urbanistica, in quale direzione si svilupperà Cagliari?** «Verso il mare». Verso il mare c' è il mare. «L' idea è ricucire il legame tra mare e città e sviluppare tutto il fronte dal Porto canale al Poetto». **Significa nuove volumetrie?** «Assolutamente no. La cultura ambientale è consolidata, la capacità di recuperare i volumi esistenti permetterà di realizzare servizi utili con un alto valore architettonico». **Che eredità le ha lasciato Francesca Ghirra?** «Ci sono alcuni progetti sulle periferie che vanno portati avanti e migliorati. Le ho chiesto di vederci per parlarne». **Cosa le ha risposto?** «Era molto contenta». **Proseguirà con la politica dell' Urbanistica a "cemento zero"?** «L' obiettivo è riqualificare e puntare su un' edilizia che consenta una buona architettura e favorisca il risparmio energetico. Dobbiamo avere il coraggio di demolire e ricostruire laddove alcuni manufatti non abbiano nessun pregio e recuperare quelli che hanno valore e storia assegnando loro una nuova funzione». **Tra cinque anni ci saranno più alberi o più cemento?** «Molti più alberi». Il settore dell' edilizia è in sofferenza. «Sì, la seconda gamma dell' assessorato riguarda l' edilizia privata. Oggi l' ufficio è bloccato, funziona male e tutti i professionisti si lamentano. Serve rimetterlo in piedi per far sì che diventi un partner affidabile tra Comune e impresa». **Il suo è un settore molto ambito, sarà libero di decidere?**

L'Unione Sarda

Cagliari

«Sicuramente non sarò condizionato da poteri esterni, ma vorrò essere condizionato dal mio sindaco e dalla maggioranza perché la trasformazione della città passa da una grande condivisione». **Cos' è Su Nuraxi?** «È un' idea, il sogno di un quartiere sul mare fatto di servizi, un museo, un albergo e un grande parco». Massimo Deiana, presidente dell' Autorità portuale, ha detto che quell' area non è di competenza del Comune. «Noi guardiamo alla città nel 2040 e del 2050, speriamo lo faccia anche l' Autorità portuale». **A quando l' approvazione del Puc?** «Dobbiamo correre, il ritardo è inammissibile. L' obiettivo è l' adozione nel 2020». **Tra quanto il piano di quartiere di Sant' Elia, indispensabile per lo stadio?** «Vedrò progettisti e dirigente entro la settimana per approvarlo tra settembre o al massimo ottobre. È la priorità numero uno». Tornerà all' idea del parcheggio sotterraneo in via Roma? «Sì, sarebbe bello. Servirà verificare che non ci siano altri progetti in uno stadio avanzato - come la metropolitana - che entrino in conflitto con questa ipotesi». **Che farebbe dell' ex Marino?** «Una struttura ricettiva che comprenda anche il Marino nuovo e l' ippodromo». **Del San Giovanni di Dio?** «Una Casa della salute». Alla Fiera? «Una grande cittadella dello sport». Lottizzazione Su Stangioni, Zedda aveva bloccato tutto. **Cosa succederà?** «Bisognerà parlare con i proprietari per capire se siano ancora disponibili a costruire e verificare le cose con serietà. Non dobbiamo aver paura di realizzare nuovi quartieri». **Cosa pensa della nuova giunta?** «È un' ottima squadra». **È davvero di alto profilo come avevate promesso?** «Sì, ci sono le persone giuste al posto giusto». A parità di consiglieri il Psd' Az ha avuto un assessore in più. Perché? «Non saprei, immagino che siano ragionamenti tra il sindaco e gli alleati per la soluzione migliore». **È il vice di Truzzu, avete concordato le ferie?** «Sì, ho rivoluzionato le mie ma lo faccio grande piacere». Mariella Careddu.

L'Unione Sarda

Cagliari

Porto canale. Tocco: sarà una delle priorità del Consiglio comunale

Solinas: «Incontro con Conte e i ministri»

Cagliari

Alloggi popolari, decine di abusivi

Lo sgombero si complica se ci sono bambini, anziani o malati gravi

Doccia e bucato a tempo di record

Solinas: «Incontro con Conte e i ministri»

Iva e tasse non pagate, azienda sotto accusa

Medici prosciolti

Sarà la vertenza del Porto canale una delle priorità del Consiglio comunale. L' annuncio arriva dal presidente dell' assemblea Edoardo Tocco. «Con il sindaco Paolo Truzzu ed i capigruppo dovremo definire l' agenda dei prossimi impegni dell' emiciclo di Palazzo Bacaredda. Non ci sono dubbi sul fatto che la crisi dello scalo portuale diventi una tematica da affrontare per tentare di ridare linfa agli investimenti delle compagnie nel sud dell' Isola». Tocco manifesta tutta la sua preoccupazione per una vicenda che rischia potrebbe avere pesanti ripercussioni. «Il blocco degli investimenti sembra ogni giorno più inspiegabile, proprio alla luce della situazione particolarmente difficile quale è quella del porto. La gravità della situazione viene tutta a scaricarsi sulle spalle dei lavoratori, delle loro famiglie e del territorio già tanto provato. Il porto di Cagliari per le sue caratteristiche è uno scalo internazionale, classificato nelle reti europee come hub di grande prospettiva. È necessario un immediato intervento del Governo con la convocazione di un tavolo nazionale urgente, che abbia l' obiettivo di trovare una soluzione ai problemi dello scalo industriale di Cagliari, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro». Sulla vicenda interviene anche il presidente della Regione Christian Solinas. «Il Porto», afferma, «è un tassello fondamentale e strategico per la regione Sardegna, in particolare il transhipment rappresenta una risorsa produttiva per l' intera economia isolana e pertanto occorre intervenire con azioni e atti che salvaguardino, tutelino e valorizzino tale settore». «La gravità della situazione», prosegue, «con le inevitabili conseguenti ripercussioni di carattere economico e sociale, rappresentano un motivo di forte preoccupazione: si ritiene infatti che possano verificarsi situazioni analoghe a quella dello sciopero nel mese di giugno, che ha visto la mobilitazione dei lavoratori della Cict con blocchi all' ingresso della città e nei varchi portuali e conseguenti disagi per i cittadini e per le aziende». Solinas si rivolge al presidente del Consiglio Conte, al ministro delle Infrastrutture Toninelli, del Lavoro Di Maio e dei Beni culturali Bonisoli, chiedendo loro un incontro perché la vicenda coinvolge non solo «i lavoratori della Cict e dell' indotto, ma un' intera Regione».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Portnews

Focus

L'Italia sfugga agli artigli del Dragone

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

22 Luglio 2019 — Interventi

Contro la trappola della Via della Seta

L'Italia sfugga agli artigli del Dragone

di Giulio Terzi di Sant'Agata

Già Ministro degli Affari Esteri, Presidente del Global Committee for the Rule of Law

La Cina di Xi Jinping è il punto di arrivo di un sistema di potere centralizzato, assoluto, imperniato sul PCC. Quel sistema aveva origine nella Lunga Marcia della Rivoluzione Maoista di settanta anni or sono. Lo stesso sistema evolveva negli anni Sessanta in senso ancor più repressivo attraverso la Rivoluzione Culturale. Ed era ancora lo stesso sistema a, per così dire, rigenerarsi nel 1989,

croci. Sono state sostituite con la bandiera nazionale. Le effigi e immagini di Gesù sono state sostituite con quelle del presidente Xi Jinping! Drammatica è anche la repressione degli Uiguri, musulmani nello Xinjang: 25 milioni di persone nella provincia occidentale della Cina della Xinjang e di cui tra 1 e 3 milioni sono oggi rinchiusi nei campi di internamento per "rieducazione

Ambiente Autopilot Autorità Portuali Autostrade del Mare Blockchain Blue Economy Brexit Cantieristica navale Coesione territoriale Concessioni demaniali Containership Crociere Cura del ferro Dazi Commerciali ESPO Europa Gigantismo navale GNL Industria 4.0 Infrastrutture Innovazione tecnologica Internet of things Lavoro portuale Logistica Portuale Porto di Livorno Porto di Piombino Riforma portuale Delrio Servizi tecnico-nautici Shipping Sicurezza Storia di Livorno Traffici marittimi Traghetti Via della Seta

La Cina di Xi Jinping è il punto di arrivo di un sistema di potere centralizzato, assoluto, imperniato sul PCC. Quel sistema aveva origine nella Lunga Marcia della Rivoluzione Maoista di settanta anni or sono. Lo stesso sistema evolveva negli anni Sessanta in senso ancor più repressivo attraverso la Rivoluzione Culturale. Ed era ancora lo stesso sistema a, per così dire, rigenerarsi nel 1989, alimentandosi ancora una volta nel sangue; nella repressione di un movimento giovanile che invocava libertà e riforme, ma che veniva massacrato a piazza Tienanmen. Un bieco paradosso della storia, nel momento in cui le tirannidi comuniste erano spazzate via da altre parti del mondo. La Cina di Xi Jinping rivendica orgogliosamente tutto il suo passato comunista e maoista come una legacy di valori e di principi politici da perseguire da proporre al mondo. Ecco perché oggi è così necessario affrontare con la massima decisione e con grande coesione, nazionale ed europea, la questione della cinesizzazione economica, politica, culturale del mondo attraverso le Vie della Seta e la One Belt One Road Initiative. Porti lungo la Via della Seta e nuovi predoni La Via della Seta Maritime Silk Road (MSR) comprende diverse rotte mantenendo un approccio assai flessibile nel processo decisionale circa la collocazione dei porti. Le rotte partono dalle province costiere orientali della Cina e si muovono attraverso i seguenti corridoi obiettivo: attraverso il Sud-est asiatico e il Pacifico, compresa l'America centrale e meridionale; verso l'Africa orientale (collegamento con l'Africa occidentale tramite ferrovia e strade, ma potenzialmente anche collegamento con i porti dell'Africa occidentale); attraverso il Golfo di Aden e il Mar Rosso e nel Mediterraneo attraverso il Canale di Suez; e attraverso il Mar Glaciale Artico verso la Russia (la cosiddetta Via della Seta polare). Il Regno Unito non è ancora incluso nella MSR. Le località portuali vengono scelte nell'ottica di un più ampio sforzo strategico della Cina per reindirizzare le rotte marittime al fine di conquistare una posizione di forza nel trasporto marittimo internazionale e per incrementare il commercio attraverso i porti containerizzati costruiti e gestiti in Cina. L'accresciuta proprietà di tali porti sta provocando un clima di inquietudine diffusa per questo dominio che si sta delineando e per le conseguenza che si riverseranno nel settore marittimo globale. Come negli altri casi di acquisizioni di reti strategiche, questa frenesia per i progetti e le infrastrutture portuali ha il preciso obiettivo di influenzare la politica e i processi decisionali dei Paesi in cui Pechino investe, come testimoniato in quei Paesi che hanno ricevuto massicci investimenti, e contrastando con il fondamentale principio della sovranità degli Stati. La grave opacità attorno alla MSR e le relative infrastrutture portuali impedisce qualsiasi equilibrata trattativa tra la Cina e i Paesi ospiti. I potenziali impatti ambientali e socioeconomici negativi dei progetti riguardanti la BRI vengono totalmente trascurati con gravi ripercussioni che già alcuni Paesi interessati stanno sperimentando sullo sviluppo sostenibile, sull'economia e sulla tenuta del tessuto sociale. I porti commerciali MSR hanno il potenziale per un duplice uso civile/militare e potrebbero rappresentare i precursori di più basi militari e logistiche cinesi in futuro, con una combinazione di basi militari all'estero flessibili e più piccole, come una miriade di ninfee, e porti commerciali a scopo di sorveglianza. Tale prospettiva sta generando una montante preoccupazione a causa delle implicazioni in termini strategici che la cessione delle infrastrutture portuali globali procura: in periodi di tensione politica lasciare un accesso privilegiato per lo schieramento dell'Esercito Popolare di Liberazione non lascia immaginare un futuro sereno. La Cina si dichiara tenace sostenitrice della libertà degli scambi: ma intendendola come libertà di invadere i mercati esteri e tenendo invece il proprio rigidamente controllato, protetto e quando è utile isolato. Un esempio su tutti è quello che

può essere definito contratto-rapina con la Repubblica Democratica del Congo: investimenti per strade, ferrovie, infrastrutture cinesi per 9mld $ in dieci anni (con lavoratori al 100% cinesi) e sfruttamento esclusivo delle miniere del Kowelezi con cessione alla Cina di 10 milioni di tonnellate di rame e 500 mila tonnellate di cobalto. Si calcola che in un decennio, a fronte investimento cinese di 9 mld $, sarà assicurato a Pechino un ritorno di circa 50 mld $, e lo spossessamento di intere regioni del Congo. Stesse operazioni sono in atto in Africa Subsahariana e in Corno d'Africa in cui vengono spopolati villaggi e distrutta l'economia locale tradizionale, sostituita la popolazione locale con comunità cinesi e alimentati in misura sempre più consistente enormi flussi di migranti verso l'Europa. Pechino über alles? La Cina pretende di investire per acquisire il pieno controllo di reti strategiche nell'energia, nei trasporti, nell'economia digitale in Europa e in America ma vieta gli investimenti stranieri nelle stesse reti in Cina. Pechino esige che Huawei entri nel nostro 5G (una dimensione che aumenta di mille volte la potenza di Internet) per dominare la gestione e il flusso dei nostri dati ma blinda rigorosamente tutto il cyberspazio cinese alle società e negli operativi delle telecomunicazioni europee e americane. Un quadro della situazione viene fornito da Freedom House, che nel rapporto annuale sullo stato della libertà di Internet Freedom on the Net 2018 ha piazzato la Cina all'ultimo posto tra i 65 Paesi valutati. Pechino pretende in ogni campo diritti esclusivi nel mondo e il Governo Conte più di ogni altro Governo europeo si precipita a darli. Pechino vuole diritti esclusivi per la sua propaganda sui nostri media, previsti nel Memorandum of Understanding (MoU) irresponsabilmente sottoscritto lo scorso marzo dal nostro Governo su forte impulso del Movimento 5 Stelle. Nella scuola, centinaia di Istituti Confucio invadono le migliori università occidentali. Pechino gestisce direttamente nei minimi dettagli i curricula degli insegnanti mentre la storia viene raccontata e insegnata attraverso il filtro del Partito Comunista Cinese. Il principio di reciprocità, principio fondamentale nelle relazioni internazionali dal tempo del Trattato di Vestfalia, è anatema per i cinesi. Per Xi Jinping è la peculiarità della Cina che deve essere, prima di ogni altra cosa, riconosciuta e osannata. Pechino afferma orgogliosamente l'unicità e la superiorità del proprio modello politico, culturale, economico e lo impone a Paesi che sono in una fase di sviluppo economico meno avanzata della Cina. Afferma modelli, regole alternative alla nostra democrazia liberale, allo Stato di diritto, a quei principi di libertà ai quali in assoluto teniamo. Xi Jinping lo ha ufficialmente dichiarato in un manifesto politico diffuso poco dopo il suo insediamento alla Presidenza, che demonizzava i sette indicibili principi da combattere perché si tratta di valori occidentali. Tra questi: la democrazia liberale, i diritti umani, la libertà dei media, il diritto alla critica. Un invito a riflettere seriamente sulla grave situazione in cui versa la libertà di espressione in Cina è il censimento operato dal Comitato per la protezione dei giornalisti: nel 2018 si contano almeno 47 casi di giornalisti imprigionati e non si fatica a credere che il numero sia molto, molto più alto. Una tragica illusione È ormai ampiamente ammesso da tutti, eccezion fatta per qualche utile idiota o per i più numerosi personaggi che già si aspettano di trarre utili personali dalla dominazione politica, economica e culturale cinese che l'ammissione della Cina all'OMC-WTO nel lontano 1999, sulla base di concessioni unilaterali dell'Occidente, era fondata su un'illusione e su un falso presupposto. E tutto dovrebbe indurre alla più profonda vergogna i propagandisti della vulgata di una potenzialità democratica della Cina di questi ultimi decenni. Vent'anni fa vi era l'illusione che la crescita dell'economia avrebbe generato una parallela spinta verso l'apertura del sistema politico alla libertà e al rispetto dello Stato di Diritto. Come definire chi ha la sfacciataggine di sostenere ancora oggi questa vulgata dinanzi a fatti come: la rivoltante situazione dei diritti umani; i campi di concentramento ovunque nello Xinjang; la brutale negazione della libertà religiosa e del Cristianesimo (nonostante le concessioni unilaterali fatte dalla Santa Sede); la sparizione di migliaia di cittadini senza alcun processo; il ricorso abituale alla tortura e alla violenza da parte della polizia; la totale soppressione di qualsiasi libertà personale e politica in uno Stato orwelliano che criminalizza opinioni, pensieri, parentele, comportamenti e gli stessi sguardi, attraverso milioni di sofisticatissime telecamere e rilevatori dei comportamenti?! A chi ancora si illude sulla Cina comunista potremmo suggerire alcuni esempi. Il presidente del Religious Freedom Institute, Thomas F. Farr, in un'audizione del novembre 2018 alla Commissione esecutiva sulla Cina del Congresso USA, ha descritto la soppressione della religione in Cina come il

più sistematico e brutale tentativo di controllare le comunità religiose cinesi dopo la Rivoluzione Culturale. La brutale oppressione religiosa e culturale dei tibetani in Cina è in corso da quasi 70 anni ma la Cina non ha solo cercato di distruggere la religione tibetana. Il cristianesimo, ad esempio, è stato sempre visto come una diretta minaccia per la Repubblica Popolare Cinese da quando fu istituita nel 1949. Il regime ha demolito chiese e rimosso croci. Sono state sostituite con la bandiera nazionale. Le effigi e immagini di Gesù sono state sostituite con quella del presidente Xi Jinping! Drammatica è anche la repressione degli Uiguri, musulmani nello Xinjang: 25 milioni di persone nella provincia occidentale della Cina dello Xinjang e di cui tra 1 e 3 milioni sono oggi rinchiusi nei campi di internamento per rieducazione politica. E i loro figli, come rivelato da un recente terribile documentario della CNN, reclusi in altri campi-scuola, di fatto prigioni circondate da altissimi muri dai quali decine di migliaia di bambini e ragazzi, strappati alle famiglie, non possono più uscire. Cinesizzazione forzata Nel 1999, quando si fece l'errore di ammettere senza alcuna condizionale la Cina nel WTO, ci si basò su un altro presupposto rivelatosi, anche questo, del tutto falso. Si riteneva che la crescita delle esportazioni cinesi verso l'Occidente sarebbe stata riequilibrata dallo sviluppo di una gigantesca domanda interna, a beneficio delle esportazioni e degli investimenti occidentali. L'enorme ricchezza accumulata dalla Cina attraverso un immenso e crescente attivo commerciale, unito all'altrettanto immenso deficit USA e UE verso la Cina hanno dimostrato invece da anni la gravità dell'errore. La conflittualità che tutto questo determina non è risolvibile certamente nel breve o nel medio periodo. Quella della cinesizzazione è questione che va affrontata con la massima urgenza e che non può più essere ridimensionata e tanto meno elusa né su scala italiana e europea né su quella mondiale. La pressione di Pechino si concentra sempre più sull'Europa, in particolare su quello che Xi Jinping ritiene essere l'anello debole dell'ancoraggio europeo: sull'Italia. Il nostro Paese rappresenta in Europa il boccone più grosso per il Dragone cinese, che ha già divorato e digerito le sue prede in Grecia (con il Porto del Pireo) e in Portogallo (con l'acquisto a condizioni stracciate, nel post crisi 2012, della rete elettrica portoghese che ha importanti diramazioni nelle rinnovabili in Europa). Saremo il prossimo boccone? Il Dragone ha piantato da tempo le sue grosse zampe in alcune imprese strategiche italiane. Ma il vero problema è ora il salto in avanti che, con volontà incredibilmente suicida, il Governo Conte ha incoraggiato il regime cinese a fare in l'Italia, sottoscrivendo il famoso Memorandum of Understanding (MoU), un assai impegnativo documento politico, con la superpotenza cinese. Il Governo Conte ha venduto al pubblico la sciocchezza che non era poi un documento importante trattandosi soltanto di un documento politico senza una chiara natura giuridica e che il MoU non era un Trattato ratificato dal Parlamento, cosa che peraltro avrebbe portato dritta dritta l'Italia dinanzi alla Corte di Giustizia per violazione dei Trattati Europei e delle competenze commerciali esclusive della Commissione. Il Governo Conte si è mosso quasi interamente su impulso e volontà del Movimento 5 Stelle e ha assunto impegni politici in modo irresponsabile. Non si siglano impegni tanto meno con una superpotenza assertiva come la Cina di oggi, neo-imperiale, impegnata allo spasimo a promuovere principi e regole in netta contrapposizione con quelli europei e atlantici e ancor meno si sottoscrivono questi tipi di impegni se sono solo politici. Ve lo immaginate il momento in cui dovessimo cercare di uscire dalla gabbia nella quale ci siamo rinchiusi con il Dragone cinese, ad esempio nella collaborazione nei programmi di Satelliti cinesi BaiDou o Yeasong, che hanno natura anche militare e appartengono alle Forze Armate e all'Intelligence cinese? O il momento in cui non potessimo onorare, senza cambiare alleanze, la nostra promessa solo politica di conformarci agli obiettivi di Pechino ad esempio, nell'occupazione e militarizzazione del Mar della Cina o su Taiwan od Hong Kong? Se solo accennassimo a farlo, verremmo immediatamente castigati, con estrema durezza. attraverso ritorsioni economiche, come è toccato a molti Paesi (Canada, Corea del Sud, Filippine, e altri) che negli ultimi anni, pur avendo sul proprio territorio investimenti cinesi, si sono permessi di dissentire e criticare i misfatti di Pechino al Consiglio per i Diritti Umani dell'Onu o in Consiglio di Sicurezza e nell'Assemblea Generale dell'ONU. Paesi che a differenza nostra si erano ben guardati dal firmare col Dragone demenziali Memorandum. Viene da sorridere quando si sente la tesi dell'impegno solo politico di un Paese come il nostro, con popolazione pari al 4% di quella cinese, un PIL pari a 1/8 della Cina, un bilancio Difesa e Forze Armate complessivamente inferiore di un 1/20 di quelli di una Cina Potenza nucleare, membro

permanente del Consiglio di Sicurezza dell'ONU, sempre più protagonista in tutte le Organizzazioni Internazionali indiscusso, poco contestata da un'America sempre meno multilateralista. Di cosa parla il Governo Conte, quando pensa di ridimensionare l'atroce errore fatto firmando quel MoU solo politico? Fatto di impegni di vastissima portata, assunti da uno gnomo con un gigante che non è certo meno scaltro, spietato, esigente e attento dell'improvvido gnomo entrato tutto contento nella gabbia. Giravolte a 5 Stelle Discettare sul come ciò sia potuto avvenire è forse superfluo, come spesso accade quando si cerca di trovare un filo di razionalità nella linea del M5S intrisa di stereotipi, ideologismi e carenza di informazione oggettiva. Nel mondo occidentale questo Movimento può vantare il primato di essere l'unica importante forza parlamentare che appare attratta più di ogni altra, irresistibilmente attratta, da tutto ciò che nel mondo continua a odorare di comunismo. La Cina rappresenta un'attrazione fatale per l'establishment grillino cosi come lo sono nelle loro sventurate realtà il Venezuela di Maduro, la Cuba Castrista e i paesi del gruppo Alba in America Latina. Eppure anche sulla Cina il Movimento fondato da Beppe Grillo di sfacciate piroette ne ha fatte diverse, ignorando (per quali interessi?) i gravi danni che tutto questo procura al Paese. In un post dei parlamentari grillini del luglio 2014 sull'ingresso cinese in Terna, si leggeva: «Quando si parla di sovranità, si parla anche degli asset strategici più delicati e delle attività chiave di un Paese». Poi si continuava attaccando direttamente Pechino: «Eppure stavolta la cosa è quanto mai scandalosa: non solo si svende una parte di un asset strategico energetico, non solo tale asset è in attivo e porta denaro nelle casse del Paese, ma sapete a chi lo si svende? Ai cinesi». Dicevano anche: «Il governo si è convinto che serve anche un socio forte, forse perché tanta sovranità rimane davvero troppo indigesta». E attaccavano il ministro Pier Carlo Padoan colpevole di essere «andato in pellegrinaggio a Pechino per chiudere l'accordo con i cinesi di State Grid Corporation of China». Quindi Padoan andava in pellegrinaggio, mentre Luigi Di Maio no. C'era anche dell'altro. «Governi stranieri sulla rete elettrica italiana, sulle informazioni che su essa viaggiano, e anche sui dati sensibili della clientela, che riguardano tutta la comunità nazionale. Normale amministrazione: il Paese e i suoi abitanti hanno da tempo perso ogni valore, mentre le loro ricche proprietà vengono svendute a destra e a manca». Così, prima di andare al governo. Insomma, i grillini facevano esattamente lo stesso discorso fatto oggi da chi si oppone a Huawei in Italia per la rete 5G. Stando al Governo, forse adesso per loro conta più il lucro emergente che non la sicurezza e la sovranità nazionale. Rule of Law alla cantonese Lo scontro in atto volutamente tenuto fuori dai riflettori mediatici, anche in Italia come sappiamo bene non è soltanto economico. È uno scontro per l'egemonia politica e dei valori su scala mondiale. Nei decenni dopo la Seconda Guerra Mondiale, aiutato sicuramente dalla netta contrapposizione di valori che la Guerra Fredda ha fornito, l'Occidente è stato all'avanguardia nello sviluppo di strumenti internazionali a difesa dei valori universali dei diritti umani e dello stato di diritto, valori e strumenti senza i quali la democrazia non può vivere. Negli ultimi anni, dopo l'errore sopramenzionato dell'entrata a pieno titolo della Cina all'OMC nella speranza che maggiore apertura economica e maggior benessere avrebbe portato ad una democratizzazione, non è stato l'Occidente che è riuscito a imporre la sua visione di un ordine mondiale, bensì l'erosione di quello stesso ordine da parte di Pechino e regimi affini. La Cina non è mai stata leale a principi universali che aveva sottoscritto e negli ultimi anni assistiamo semmai a una sua sfacciata rivendicazione dei principi opposti. I diritti umani con caratteristiche cinesi e lo Stato di diritto con caratteristiche cinesi sono slogan ormai portati avanti con orgoglio all'interno delle Nazioni Unite. Anche il principio dell'obbedienza a Pechino dei funzionari cinesi nelle Istituzioni internazionali viene apertamente affermato e rivendicato, anche se viola il dovere giurato di questi stessi funzionari al momento del loro insediamento. Le denunce anonime di altri funzionari ONU sulle pressioni continue di Pechino sul loro operato sono innumerevoli. Sono molto pochi i Governi che oggi reagiscono a queste prepotenze, mirate a riscrivere le più basilari regole universali che il mondo si è dato dal 1946 in poi. L'Italia è tra i primi Paesi a cedere. Ed è proprio per questa ragione che la cinesizzazione dovrebbe preoccuparci tanto: non soltanto per quel che accade lì ma per l'erosione dello stesso principio dello Stato di diritto.