



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 04 agosto 2019**



Prime Pagine

04/08/2019	Il Sole 24 Ore	4
Prima pagina del 04/08/2019		
04/08/2019	Il Tempo	5
Prima pagina del 04/08/2019		
04/08/2019	La Repubblica	6
Prima pagina del 04/08/2019		
04/08/2019	La Stampa	7
Prima pagina del 04/08/2019		

Trieste

04/08/2019	Il Piccolo Pagina 2	8
Crolla un pontile al "bagno" Ausonia Nessun ferito. Piscina sotto sequestro		
03/08/2019	Trieste Prima	10
Crollo Ausonia, la cooperativa: "Prova di carico fatta mesi fa, era tutto in sicurezza"		

Venezia

04/08/2019	Corriere del Veneto Pagina 7	11
Crociere, la Municipalità chiede di partecipare al tavolo tecnico Articolo Uno: tutelare il porto		
04/08/2019	Il Gazzettino Pagina 31	12
Moto ondoso e traffico acquedotti Quelle regole mai applicate		
04/08/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15	14
Weekend con sette grandi navi Intanto martedì l'incontro		
04/08/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 32	15
I mille volti della Luna nel racconto di 14 artisti		
03/08/2019	La Croix	16
Venise appelle les ports européens à une concertation sur les grands bateaux de croisière		
03/08/2019	The Guardian ANGELA GIUFFRIDA	17
Venice asks other ports to help find solution to cruise ship problems		

Genova, Voltri

04/08/2019	Il Secolo XIX Pagina 17	18
Trasporti, fine settimana da bollino nero Traffico paralizzato, varchi portuali in tilt		

Piombino, Isola d' Elba

04/08/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 19	20
Polemica in consiglio comunale sulle nuove regole del porto		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/08/2019	Corriere Adriatico	Pagina 8	22
«Fronte del porto, adesso è ora di accelerare»			
04/08/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 29	23
PIÙ ACCESSI AL PORTO			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/08/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 33	24
«La Camera iperbarica va trasferita e riaperta»			
03/08/2019	La Provincia di Civitavecchia		25
Camera iperbarica: la proposta dell' associazione Forno			
03/08/2019	La Provincia di Civitavecchia		26
Port Authority Security S.r.l., avviso di selezione pubblica per l' assunzione a t.d. di 9 unità			
03/08/2019	La Provincia di Civitavecchia		27
Port Mobility, vertenza rientrata in extremis: siglato un accordo ponte			

Brindisi

04/08/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 31	28
«Zes, la Cittadella della Ricerca tra le ultime aree da assegnare»			
04/08/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 12	29
Scalo negato ai mega yacht Assonautica non ci sta e il caso arriva in Parlamento			
04/08/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 12	31
FRANCESCO RIBEZZO PICCININ «Un episodio veramente ridicolo Ora ci spieghino le motivazioni»			
04/08/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 13	32
Porto di Brindisi sul navigatore Ma l' arrivo a sorpresa è in centro			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

04/08/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 8	33
La Zes in Calabria può partire			

Olbia Golfo Aranci

04/08/2019	La Nuova Sardegna	Pagina 20	35
Il porto affoga nella burocrazia			
04/08/2019	L'Unione Sarda	Pagina 1	37
Il porto delle beffe			
04/08/2019	L'Unione Sarda	Pagina 6	38
Il porto canale delle beffe: la Sardegna sedotta e abbandonata			

Palermo, Termini Imerese

04/08/2019	Giornale di Sicilia (ed. Trapani)	Pagina 19	39
Marsala zona speciale «Sì» ai finanziamenti			

€ 2,50 in Italia — Domenica 4 Agosto 2019 — Anno 155° — Numero 213 — ilsol24ore.comPagine Italiane/Sped. in A.P. - D.L. 353/2003
conv. L. 66/2004, art. 1, c. 1, DCP Milano

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario NormativoA tu per tu
Carlo Ratti
L'ARCHITETTO
GIRAMONDO
PROGETTISTA
DI SMART CITYMarco Valsania
— a pag. 6**I CONTRIBUTI
A FONDO
PERDUTO.**

"Lo specialista"

Gruppo
FINSERVICE.com
LEADER DELLA FINANZA RISPONDI

Progetto Italia, piano Astaldi in Tribunale — P. 3

Mosca, 600 arresti alle manifestazioni anti Putin — P. 3

Alt alle scommesse, il calcio perde 100 milioni — P. 11

domenica

Copertina
Dimore
inglesi:
le meraviglie
di Holkhamdi Alvar González-Palacios
— a pagina 17**In scena**
Truffaut, regista
e giornalista

di Andrea Martini — a pagina 13

Lifestyle

Viaggi di gusto
Dall'Elba
a Pantelleria,
vini con
vista mare

di De Cesare Viola — a pagina 13

**Oggetti iconici**
Al Moma l'Italia
che sapeva
far bene le cose

di Stefano Salis — a pagina 14

lunedì

**Tirocini e stage
in impresa**
Un ponte
tra lavoro
e formazione

Fca-Renault: le perdite della Nissan accelerano la trattativa

Il rischio dell'auto. Il gruppo francese punta a ridurre la quota nella casa giapponese per rilanciare con Fiat

Il crollo degli utili Nissan ha dato nuovo slancio al tavolo negoziale tra Fca, Renault e i giapponesi per riprendere il filo della trattativa interrotta il giugno scorso.

Ne sono una prova le mail tra i dirigenti della casa nipponica e del gruppo francese che puntano a ridiscutere i termini del-

la loro alleanza globale. Passaggio, quest'ultimo, fondamentale per rilanciare il piano di intesa con Fiat Chrysler. Tutto ruota intorno a nuovi equilibri azionari con una riduzione della quota del 43,4% detenuta da Renault in Nissan.

Marigla Mangano — a pag. 3

L'avanzata dei fondi: in Borsa comandano in una blue chip su tre

GOVERNANCE

In un terzo delle blue chip di Piazza Affari i fondi sono maggioranza in assemblea. In Pysysian, che è una public company, e in UniCredit, che lo è diventata, hanno la maggioranza dei due terzi che potrebbe condizionare le operazioni straordinarie. Ma in nessuna società — eccetto Telecom — gli istituzionali hanno fatto

valere il loro peso per esprimere la maggioranza del consiglio. Le regole le si è visto al fondo "tradizionale" e se il tabù è stato infranto in Telecom è solo grazie all'intervento di un fondo attivista come Elliott (che non rientra nelle categorie vincolate) e alla rinuncia degli altri a presentare una lista di minoranza che di fatto avrebbe fatto il gioco di Vivendi, azionista di maggioranza relativa.

Antonella Olivieri — a pag. 8

LETTERA AL RISPARMIATORE

Italgas, la sfida è nella tecnologia per aumentare efficienza e ricavi

di Vittorio Carlini — a pag. 9

Sicurezza: direttive Dis per le aziende strategiche

CYBERSECURITY

Per oltre 300 imprese di telecomunicazioni, sicurezza, difesa, trasporti ed energia sono in arrivo le indicazioni del Dipartimento Informazioni e sicurezza sulla tutela dei processi e dei dati con «classifica di segretezza». Infrastrutture critiche ma anche piccole e medie imprese strategiche per la sicurezza nazionale, una platea che rappresenta circa il 15% del Pil.

Marco Ludovico — a pag. 2

IN CORSO A GINEVRA LA PREPARAZIONE DEL SUMMIT DI FINE SETTEMBRE



Climat change. Lo scioglimento dei ghiacci in Groenlandia e l'incendio che sta devastando le foreste nella Siberia centrale

Svolta Onu sul clima: ora è la priorità

— Servizi alle pagine 4 e 5

Bitonci: taglio Irpef da 10 miliardi

L'INTERVISTA

Dieci miliardi per il taglio dell'Irpef. Avvio della pace fiscale 2.0. Via la Tasi e l'Irap (da trasformare in addizionale Irpef). Massimo Bitonci, sottosegretario all'Economia, anticipa al Sole24Ore il piano fiscale della Lega.

Mobili e Parente — a pag. 2

CERTIFICAZIONE A RILENTO

Finanziamenti Ue: entro fine anno ancora da spendere 3,2 miliardi

Giuseppe Chiellino — a pag. 10

POLITICA E REALTÀ

RIPORTARE LA CRESCITA AL CENTRO DEL DIBATTITO

di Sergio Fabbrini

Sembra di vivere in un Paese surreale. La politica evoca un "mondo" che non ha relazioni con la realtà sensibile. La realtà è la seguente. L'economia italiana, secondo i dati Istat di pochi giorni fa, è in una condizione di stagnazione. Diminuisce la disoccupazione, grazie però a lavori part-time e a bassa qualificazione. Gli investimenti privati sono in calo e le nostre esportazioni sono fragili, secondo un rapporto appena pubblicato di Andrea Montanaro del Centro Studi di Confindustria. Il Mezzogiorno italiano è in una situazione di vero e proprio depauperamento, secondo i dati dello Svimez resi pubblici un paio di giorni fa. Il suo Pil è al di sotto dello zero. Negli ultimi 15 anni, ben 2 milioni di persone hanno abbandonato le regioni del Sud, per cercare lavoro e opportunità nel Nord (dell'Europa oltre che dell'Italia). Almeno un quarto di chi se ne è andato ha una laurea o una istruzione professionale.

Invece, la politica è la seguente. I due vicepremier hanno fatto del litigio un vero e proprio mestiere, anche se i parlamentari dei rispettivi partiti convergono regolarmente sulle poche leggi messe ai voti in Parlamento. Le due forze di opposizione sono divise all'ero interno sul grande problema teologico, con quale parte del governo allearsi (per ritornare al governo)? Si capisce perché, come ha mostrato il sondaggio pubblicato da questo giornale venerdì scorso, quasi tre quarti degli italiani vogliono nuove elezioni (che potrebbero produrre esiti contraddittori, dato l'attuale sistema elettorale). Come se ne esce?

Solamente in un modo: riportando la crescita al centro del dibattito pubblico. Un Paese che non cresce economicamente è destinato ad un declino irreversibile anche culturalmente. Per riportare l'Italia su un sentiero di crescita, occorre però fare i conti con il problema del nostro (enorme) debito pubblico. Quel debito è dovuto a scelte fatte da governi e parlamentari italiani, almeno dagli anni Novanta del secolo scorso. Dietro quel debito c'è l'idea che la spesa pubblica debba servire a garantire consenso elettorale prima ancora che sviluppo economico.

— Continua a pagina 6

VENTI DI RECESSIONE

IL FMI RACCOMANDA AUSTERITÀ

di Marcello Minenna

Il 2% del Pil mondiale: circa 1.770 miliardi di dollari in 3-5 anni. Questo è l'ammontare della stretta fiscale che il Fondo Monetario Internazionale (Fmi) raccomanda nel suo ultimo report di luglio (l'External Sector Report) per i Paesi membri, che rappresentano il 90% del Pil mondiale, al fine di riequilibrare i conti con l'estero. Un suggerimento che appare ignorare il delicato momento di simultaneo rallentamento della crescita in Usa, Asia ed Europa.

— Continua a pagina 9

265.000 copie 19 edizioni In uscita in 35 Paesi

ANTONIO SCURATI

M

IL FIGLIO DEL SECOLO

VINCITORE

LXXXIII PREMIO STREGA 2019

BOMPIANI bompiani.it

GIUNTI giunti.it



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 4 agosto 2019 € 1,20

S. Giovanni Maria Vianney
Anno LXXV - Numero 213

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 396, tel. 06/675.881 * Abbonamenti 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

Sinistra folgorata dai fuorilegge

Pur di andare contro Salvini, i compagni rinnegano una vita passata a sventolare manette. Dalla pirata Carola alla rom che vuole sparare al ministro: più sono delinquenti e meglio è

Chi si firma è perduto: le petizioni contro Matteo diventano tre. Poi Renzi si ritira

IL TEMPO di Oshø



Tra M5S e Lega scoppia la pace. Armata

Di Majo → a pagina 4

■ In principio fu Carlo Giuliani. Ragazzo che si giocò la vita sul filo dei secondi. G8 di Genova, 2001: Giuliani assaltò una camionetta dei carabinieri e un militare fece fuoco uccidendolo. Fu celebrato da Rifondazione Comunista. A distanza di quasi vent'anni, il modello Giuliani scorre ancora nella linfa della sinistra, in ossequio al dogma della doppia morale. Intanto, è caos nel Pd per le petizioni anti-Salvini. De Leo → a pagina 3

Gettito di 33 miliardi sopra la media Salasso all'italiana
Paghiamo le tasse più alte d'Europa



Frasca → a pagina 8

Ancora aggressioni: straniero ferisce un poliziotto. Caso Rega: l'americano aveva nascosto il coltello nella felpa



Roma violenta: agente in ospedale

■ Un agente ferito da uno straniero dopo un lungo inseguimento a piedi nel quartiere di Tor Sapienza. Durante la colluttazione il poliziotto ha riportato un taglio all'avambraccio, tanto che sono stati necessari alcuni punti di sutura. L'uomo è riuscito a divincolarsi e a far perdere le sue tracce. Per l'agente 15 giorni di prognosi. Caso Rega: il presunto assassino aveva nascosto il coltello nella felpa. Mariani e Valente → a pagina 11

Dopo la denuncia del Tempo
Il Municipio fa dietrofront
Niente sfratto per i nonni

Magliaro → a pagina 17

Le comari e il Quirinale
di Luigi Bisignani

Caro direttore, altri uomini, altri tempi. Possibile che al Quirinale nessuno ricordi al Presidente Mattarella la storia delle due comari? Eppure è istruttiva per risolvere la rissa che va avanti da sei mesi tra il Vicepremier Matteo Salvini e Luigi Di Maio, le comari di questa sgangherata maggioranza. Mentre, negli anni '80, le comari erano (...) segue → a pagina 5

HOTEL PARK
DIVERTIMENTO E RELAX • PARCO ACQUATICO
CAMPI PER TUTTE LE COMPETIZIONI

Rolling Park - Hotel Park
Via Tiburtina Valeria km.99 67069 Tagliacozzo (AQ)
Tel. 0863 66822 Fax. 0863 610396
hotelpark@tagliacozzo.it
www.hotelparktagliacozzo.it

di Maurizio Costanzo

IL DIARIO

Ogni tanto si dice: facciamo qualcosa per il clima. Poi si legge che l'Onu ha promosso un tavolo di studio proprio per i cambiamenti del clima. Oggi apprendo che 34 delfini sono morti nel Tirreno. Potrebbe essere un virus o anche il caldo. Curiosamente c'è anche una moria di capodogli. Mi domando: ci vogliamo occupare una volta seriamente dei cambiamenti climatici? È possibile che quando grandina arrivino delle palle di ghiaccio come proiettili? Forse è tardi e non c'è più niente da fare. Però ci proverei. Auguro perciò a quanti studiosi, su invito dell'Onu, si sono riuniti a Ginevra, di arrivare a qualche soluzione. Non lamentiamoci del caldo e del freddo, se le stagioni rispettano il normale andamento. Preoccupiamoci del contrario.

TESSUTI ARREDO ROMA

TESSUTI
OMAGGIO

BIANCHERIA
BELLORA
70%

P.ZZA SAN SATURNINO 1
(PIAZZA VERBANO)

Oggi a € 2,50
CORR
L'Espresso
Domenica
4 agosto 2019
Anno 44 - N°184

la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

L'editoriale

**I dittatori
che rendono
servo
il popolo**

di Eugenio Scalfari

Viviamo in un'epoca nella quale la democrazia è dovunque: in Europa, nelle Americhe del Nord, del Sud e del Centro. Perfino nella Russia di Putin si parla di democrazia, sottolineando il sostegno elettorale espresso al presidente dal popolo. È il popolo che vive e regna dovunque, ma la parola è comunque generica: che cos'è il popolo? È composto da molti elementi: la borghesia, le corporazioni (in certi Comuni del Medio Evo le chiamavano Arti maggiori e minori), il ceto medio, i ricchi. Questo era il popolo dignitoso e apparentemente regnante; poi c'erano i poveri, i disagiati e le donne, quelli però andavano certamente aiutati ma contavano poco e niente. Solo gli altri componevano il popolo sovrano. Sovrano in apparenza ma quasi mai realmente. La democrazia era dovunque, o almeno così dicevano quelli che desideravano convincerne la cosiddetta "opinione pubblica", ma il popolo non era certamente sovrano. L'Italia ne ebbe un'esperienza con il fascismo: la nazione fu interamente fascista quando la dittatura di Benito Mussolini si era installata, ma diventò di colpo antifascista quando Mussolini fu sfiduciato dal Gran Consiglio da lui stesso instaurato. Il significato della parola democrazia era privo di valore reale. Con i tempi d'oggi la situazione non è molto diversa, anzi è del tutto simile: non c'è un popolo veramente sovrano.

● continua a pagina 35

LA STRAGE IN DISCOTECA

I baby mostri dello spray

Sette giovanissimi arrestati per il massacro di Corinaldo (Ancona): sotto accusa per 95 rapine nei locali
Le intercettazioni: "Sono morti in sei, la gente urlava, che spettacolo!". Derubati anche i soccorritori

Il commento

**Quella nostra
gioventù
bruciante**

di Gabriele Romagnoli
● a pagina 4

di Giuliano Foschini

C'è una data, il 2 giugno del 2019, sei mesi dopo la strage di Corinaldo, in cui la banda dello strappo ha compiuto forse il gesto più orrendo della propria epopea. Quella sera, ripensando alla discoteca *Lanterna Azzurra*, la banda ha riso: «Che spettacolo!».

● a pagina 3, con i servizi di Baldessarro e De Luca
● a pagina 2

In un supermarket Usa

**Ventenne spara
sulla folla:
18 le vittime**

di Anna Lombardi
● a pagina 16

Il vicepremier dj tra le cubiste

La repubblica del Papeete



▲ A Milano Marittima Salvini in consolle (nel cerchio) mentre le cubiste ballano l'Inno di Mameli

di Filippo Ceccarelli

Che si fa? Si ride o si piange, ci si vergogna, si fa finta di niente o magari, tanto per cambiare, ci si indigna dinanzi alla visione di Salvini, Re e Sacerdote del Papeete Beach?

● a pagina 34, con i servizi di Lopapa ● alle pagine 7 e 8

IL GOVERNO

**Toti:
"I miei voti
non contro
Salvini"**

di Michela Bompani



● a pagina 6

L'APPELLO

**"Fermate
il decreto
sicurezza"**

di Luigi Ciotti
● a pagina 35

LEGA AL SUD

**A Cerignola
l'odio cresce
nei campi**

di Gad Lerner

Se non riuscite a spiegarvi l'indulgenza del meridionale che accorrono sul Carroccio del vincitore nonostante la matrice antiterrore della Lega, venite a Cerignola e fatevela spiegare dai suoi braccianti. Sì, proprio Cerignola la rossa.

● alle pagine 12 e 13

THE
ORIGINAL
MOJITO



MOJITO FRESH / DENIM BLUE-YELLOW

SHOP ONLINE www.scarpa.net

Il grande raduno tedesco

**Nel bosco
dei discepoli
di Greta**

di Tonia Mastrobuoni

Il "chili senza carne" sa di niente e di futuro. E la fila per il pranzo è lunga, si snoda dal tendone bianco al grande prato strappato dal caldo. Per il loro primo, grande congresso in Germania, i discepoli secessioni di Greta Thunberg hanno scelto un parco storico di Dortmund.

● alle pagine 18 e 19

Su Robinson in edicola

**Pennac:
salviamoci
con i libri**



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@amanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia,
Italia, Canada, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 2,50
Croazia HR 19 - Regno Unito GBP 2,30 - Svizzera CHF 3,50

N2

Quentin Tarantino "La violenza è la chiave di tutte le mie opere"

FULVIA CAPRARA - P. 22

James Bond L'ultimo 007 sarà scritto da una donna

SIMONA SIRI - P. 23

Visti da vicino Forman celebra libertà e arte

ANTONIO MONDA - P. 25



LA STAMPA

DOMENICA 4 AGOSTO 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • II ANNO 153 • N. 212 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

DEMOCRAZIE AGGREDITE

LA TRAPPOLA DEGLI ESTREMISMI

MAURIZIO MOLINARI

Ad oltre tre anni dal referendum su Brexit che ha inaugurato la stagione del populismo in Occidente è possibile affermare che nelle democrazie parlamentari lo Stato di Diritto è sotto attacco. Per Stato di Diritto si intendono le regole fondamentali che hanno distinto le democrazie dalle dittature durante le due grandi sfide del Novecento - contro il nazifascismo ed il comunismo sovietico - ovvero la divisione fra i poteri, il rispetto dei diritti e delle libertà fondamentali dei cittadini, le garanzie del welfare per i più deboli.

Ad attaccare lo Stato di Diritto sono gli opposti estremismi che nascono da ciò che resta delle severe sconfitte subite dalle ideologie di destra e sinistra nel secolo scorso. L'estremismo di destra si nutre di una riscoperta delle radici etno-nazionali che fa leva sull'identità tribale di singole comunità per indicare come nemici gli estranei: i migranti, i Rom e più in generale gli stranieri.

È un'area ideologica assai vasta che va dai gruppi neonazisti tedeschi e slovacchi ai suprematisti bianchi anglosassoni fino agli ultranazionalisti fiamminghi, ai lepenisti francesi ed ai sovranisti polacchi, italiani, austriaci e ungheresi. È una galassia di estremismo assai eterogeneo nel cui seno si annidano anche gruppi che promuovono l'odio contro gli ebrei, i musulmani, i gay, le donne, i disabili e chiunque sia un "diverso". Al momento partiti e movimenti di estrema destra godono di un consenso in crescita in più Paesi - dalla Francia all'Italia, dalla Polonia all'Ungheria - e producono un effetto uguale e contrario ovvero un estremismo di sinistra altrettanto pericoloso.

CONTINUA A PAGINA 21

SERVIZI SOCIALI, SCUOLE E ASILI NIDO RISCHIANO LA PARALISI. SI SPERA NEI CONCORSI

Uffici pubblici al collasso È allarme per Quota 100

In 100 mila verso la pensione. Il blocco delle assunzioni svuota le anagrafi

LE RIFORME MANCATE

BUROCRAZIA INCHIODATA NEL PASSATO

ALBERTO MINGARDI - P. 21

Quota 100 fa tremare la pubblica amministrazione: in un anno via in 100 mila. Le uscite rischiano di paralizzare i servizi per i cittadini in tutta Italia: l'incubo di uffici vuoti e ospedali chiusi. I settori più colpiti sono le anagrafi e gli asili nido. **GOTTI, MALFITANO, PINNA E ROSELLI - PP. 2-3**

PARLA CASTELLI, DELEGATO ANCI

"I piccoli Comuni sono i più esposti ai disservizi"

ALESSANDRO DI MATTEO - P. 3

INTERVISTA CON CAMPO DALL'ORTO

"Rai e Mediaset devono unirsi contro Netflix"

MARCO ZATTERIN

Una santa alleanza italiana del piccolo schermo che unisca pubblico e privato da Rai a Mediaset, per evitare di essere schiacciati dai colossi della televisione digitale globale. Antonio Campo Dall'Orto guarda nel futuro del popolo del telecomando e immagina la tutela della cultura italiana, ed europea, attraverso una aggregazione anzitutto nazionale della tv, a pagamento e no.

CONTINUA A PAGINA 7

La banda dello spray: "In questo gioco son morte 6 persone"



Biglietti per il concerto di Sfera Ebbasta nella discoteca Lanterna Azzurra di Corinaldo. **AMARILE, ARREZZI E PEGGIO - PP. 8-9**

GRETA, CAROLA, OLGA E TANTE ALTRE

LE RAGAZZE NON TEMONO I POTENTI

FRANCESCA SFORZA

L'ultima è stata Olga Misik. Prima di lei Carola Rackete e prima ancora Greta Thunberg. Sarà un caso che sono tutte ragazze? E che siano diventate icone transnazionali dei maggiori dossier della nostra epoca: il clima, l'acoglienza, i diritti? Un modo speciale di fare la rivoluzione, il loro, che passa attraverso l'imposizione di un'energia nuova, dove prevale una forma tutta femminile di aggressività: la difesa. Si tratti di difendere l'ambiente da politiche senza futuro, i rifugiati da chi non riconosce il loro diritto alla dignità, o la libertà di espressione dalla violenza della dittatura, il messaggio lanciato ai potenti da queste ragazze è lo stesso: siamo qui per difendere ciò che ci è stato affidato. C'è anche una bellezza speciale nel modo che hanno di condurre le battaglie: Greta e il suo cartello sotto la pioggia, Carola con la stralunata fierezza da capitana di un vascello di sventurati, Olga a gambe incrociate che legge la Costituzione a voce alta come fosse un gioco di ruolo.

CONTINUA A PAGINA 21

www.prosciuttocrudodicuneo.it

CRUDO DI CUNEO

D.O.P.

Prosciutto crudo di Cuneo

Prodotto e confezionato in Italia

Prosciutto crudo di Cuneo

Prodotto e confezionato in Italia

STAMPA PLUS

ST+

LE STORIE

ROBERTO SARACCO

Sui muri del borgo le poesie della maestra

P. 29

MATTEO PRIA

Lo zafferano sfida il gelo dei 1600 metri

P. 29

TEXAS

FRANCESCO SEMPRINI

Strage al supermercato: diversi morti a El Paso

P. 10

NUOVI TURISTI

PAOLO BARONI

La Sicilia si prepara all'invasione dei cinesi

P. 15

F.lli Frattini

www.frattini.it

Serie Frattini

Il Piccolo

Trieste

Crolla un pontile al "bagno" Ausonia Nessun ferito. Piscina sotto sequestro

L'incidente in una zona dello stabilimento già chiusa al pubblico. Sos partito tre ore dopo. I gestori: «Non c'era alcun rischio»

Gianpaolo Sartitrieste. Un altro crollo a Trieste. A neanche una settimana dal clamoroso cedimento del tetto dell' Acquamarina, ieri mattina nello storico stabilimento balneare "Ausonia" è collassato un pontile di cemento. Le due strutture, una in Molo Fratelli Bandiera, l'altra in Riva Traiana, sono a pochi metri di distanza. Fortunatamente nemmeno stavolta ci sono stati feriti. L'incidente all'Ausonia si è verificato nella parte della piscina, quella che confina con l'area portuale. Erano circa le 6.30. In quel momento un addetto della cooperativa che gestisce lo stabilimento, la "Croce del Sud", stava pulendo il piazzale antistante la vasca prima dell'apertura ai bagnanti, programmata come ogni giorno alle 8.30. «All'improvviso ho sentito un rumore di fronte a me, per la verità non molto forte - racconta l'inserviente - mi sono girato e ho visto il pontile distrutto. Ho chiamato subito i miei responsabili». La parte che ha ceduto non era aperta al pubblico. Risulta infatti inaccessibile da maggio, da quando cioè una verifica statica aveva messo in luce il potenziale pericolo. Il perimetro attorno era stato quindi transennato dalla scorsa primavera. Sul posto sono intervenuti i Vigili del fuoco. Non subito però, bensì più di tre ore dopo l'incidente: alle 9.40, come documentato dal comunicato stampa diramato dal comando dei pompieri nel corso della mattinata. Mentre il cedimento, come detto, è avvenuto alle 6.30. Perché è passato così tanto tempo? I Vigili del fuoco non sono stati allertati. «Non ne avevamo la necessità perché non c'era il pericolo che potessero crollare altre parti - spiega la presidente della cooperativa "Croce del Sud" Cristina Cecchini - infatti è venuto giù un pezzo di pontile che era già chiuso al pubblico. Quindi ci siamo preoccupati di mettere in sicurezza la piscina delimitando la zona, in modo tale che alle 8.30 (orario di apertura dello stabilimento, ndr) l'area fosse già interdetta. Poi c'è voluto del tempo per contattare i referenti, visto che il bene è di proprietà dell'Autorità portuale. Infatti abbiamo chiamato i responsabili della sicurezza dell'Autorità portuale e i referenti del consorzio (il Consorzio Ausonia, che raggruppa le otto cooperative sociali che fanno parte dello stabilimento, ndr)». In realtà, oltre ai pompieri pure l'Autorità portuale è stata contattata dai referenti dell'Ausonia appena attorno alle 9.30, cioè tre ore dopo l'episodio. «Sì - conferma Fabio Rizzi, responsabile sicurezza dell'Authority - mi hanno telefonato proprio a quell'ora dallo stabilimento. Appena saputo la notizia ho fatto intervenire immediatamente gli ispettori portuali e i Vigili del fuoco, che ho fatto chiamare tramite la nostra sala operativa». Riavvolgendo il nastro, la sequenza è questa: il pontile crolla alle 6.30, ma ci vogliono più di tre ore prima che vengano allertati i pompieri e gli ispettori portuali. Ma nel frattempo lo stabilimento, alle 8.30, è comunque aperto ai bagnanti. Ma chi delle istituzioni e delle forze di soccorso competenti, a quell'ora e dinnanzi all'incidente, aveva escluso che il cedimento potesse estendersi ulteriormente? La sala operativa dei pompieri verrà infine avvisata dalla Capitaneria di Porto. Sul posto anche la



Crolla un pontile al "bagno" Ausonia Nessun ferito. Piscina sotto sequestro

L'incidente in una zona dello stabilimento già chiusa al pubblico. Sos partito tre ore dopo. I gestori: «Non c'era alcun rischio»

Disastro Un altro crollo a Trieste. A neanche una settimana dal clamoroso cedimento del tetto dell'Acquamarina, ieri mattina nello storico stabilimento balneare "Ausonia" è collassato un pontile di cemento. Le due strutture, una in Molo Fratelli Bandiera, l'altra in Riva Traiana, sono a pochi metri di distanza. Fortunatamente nemmeno stavolta ci sono stati feriti. L'incidente all'Ausonia si è verificato nella parte della piscina, quella che confina con l'area portuale. Erano circa le 6.30. In quel momento un addetto della cooperativa che gestisce lo stabilimento, la "Croce del Sud", stava pulendo il piazzale antistante la vasca prima dell'apertura ai bagnanti, programmata come ogni giorno alle 8.30. «All'improvviso ho sentito un rumore di fronte a me, per la verità non molto forte - racconta l'inserviente - mi sono girato e ho visto il pontile distrutto. Ho chiamato subito i miei responsabili». La parte che ha ceduto non era aperta al pubblico. Risulta infatti inaccessibile da maggio, da quando cioè una verifica statica aveva messo in luce il potenziale pericolo. Il perimetro attorno era stato quindi transennato dalla scorsa primavera. Sul posto sono intervenuti i Vigili del fuoco. Non subito però, bensì più di tre ore dopo l'incidente: alle 9.40, come documentato dal comunicato stampa diramato dal comando dei pompieri nel corso della mattinata. Mentre il cedimento, come detto, è avvenuto alle 6.30. Perché è passato così tanto tempo? I Vigili del fuoco non sono stati allertati. «Non ne avevamo la necessità perché non c'era il pericolo che potessero crollare altre parti - spiega la presidente della cooperativa "Croce del Sud" Cristina Cecchini - infatti è venuto giù un pezzo di pontile che era già chiuso al pubblico. Quindi ci siamo preoccupati di mettere in sicurezza la piscina delimitando la zona, in modo tale che alle 8.30 (orario di apertura dello stabilimento, ndr) l'area fosse già interdetta. Poi c'è voluto del tempo per contattare i referenti, visto che il bene è di proprietà dell'Autorità portuale. Infatti abbiamo chiamato i responsabili della sicurezza dell'Autorità portuale e i referenti del consorzio (il Consorzio Ausonia, che raggruppa le otto cooperative sociali che fanno parte dello stabilimento, ndr)». In realtà, oltre ai pompieri pure l'Autorità portuale è stata contattata dai referenti dell'Ausonia appena attorno alle 9.30, cioè tre ore dopo l'episodio. «Sì - conferma Fabio Rizzi, responsabile sicurezza dell'Authority - mi hanno telefonato proprio a quell'ora dallo stabilimento. Appena saputo la notizia ho fatto intervenire immediatamente gli ispettori portuali e i Vigili del fuoco, che ho fatto chiamare tramite la nostra sala operativa». Riavvolgendo il nastro, la sequenza è questa: il pontile crolla alle 6.30, ma ci vogliono più di tre ore prima che vengano allertati i pompieri e gli ispettori portuali. Ma nel frattempo lo stabilimento, alle 8.30, è comunque aperto ai bagnanti. Ma chi delle istituzioni e delle forze di soccorso competenti, a quell'ora e dinnanzi all'incidente, aveva escluso che il cedimento potesse estendersi ulteriormente? La sala operativa dei pompieri verrà infine avvisata dalla Capitaneria di Porto. Sul posto anche la

Il Piccolo

Trieste

Polizia di Stato. Il pm Pietro Montrone, il magistrato di turno ieri, ha ordinato il sequestro dell' area della piscina. Servono verifiche. Gli interrogativi si concentrano ora sul motivo del collasso di un pontile già ritenuto a rischio. Il maltempo e le mareggiate di questi giorni potrebbero aver dato il colpo di grazia. «Non è successo nulla, perché non poteva succedere - osserva ancora Cecchini della Croce del Sud - la zona dove è caduto il pontile era già interdetta da maggio, in quanto riguardava uno spazio dove sono state fatte delle prove di carico in previsione della partenza del prossimo lotto dei lavori in programma in autunno al termine della stagione balneare e previa formalizzazione del prolungamento della concessione da parte dell' **Autorità Portuale**». Il Consorzio Ausonia nel 2005 si era aggiudicato un' asta fallimentare salvando così lo storico bagno e investendo oltre 3 milioni di euro per la ristrutturazione. Ma mancava, appunto, ancora la zona della piscina. «Ci auguriamo - afferma Giancarlo Carena, presidente del Consorzio - che questo incidente serva ad attirare l' attenzione su questo spazio, che è e deve sempre più essere patrimonio di tutti». «Il dispiacere più grande è l' aver dovuto interdire tutta l' area della piscina - riprende Cecchini - cosa che abbiamo fatto ancor prima dell' arrivo dei Vigili del Fuoco, dove non sarà possibile svolgere le attività promosse dalle associazioni sportive. Speriamo che l' ulteriore lotto di lavori già programmati e che riguarderà proprio quella zona possa partire in ottobre, in modo da concludersi prima della prossima stagione». Il Pd, intanto, chiede accertamenti. «Un episodio che accresce l' inquietudine e la preoccupazione seguite al crollo del tetto dell' Acquamarina», rileva la segretaria provinciale Laura Famulari. «Per rassicurare la popolazione, a questo punto, è necessario programmare sopralluoghi mirati alle strutture pubbliche più frequentate». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Crollo Ausonia, la cooperativa: "Prova di carico fatta mesi fa, era tutto in sicurezza"

Così Marina Antonicelli, vicepresidente della Croce del Sud, una delle cooperative che fanno parte del consorzio Ausonia. "La magistratura metterà sotto sequestro la parte". La In Situ di Gropada la ditta che ha svolto le prove di carico. L'ingegner La Porta: "Fatto le prove sia nella zona interdetta, sia sulla parte di collegamento alla zona balneare che veniva utilizzata"

"C' erano gli uomini delle pulizie e alle 6.20 circa hanno sentito un rumore ed è crollato il pezzo che era già stato interdetto". Le parole sono quelle di Antonicelli Marina, vicepresidente della Cooperativa Croce del Sud che gestisce lo stabilimento balneare Ausonia dove questa mattina, alle prime luci dell'alba, è crollata una parte di un pontile. L'area, interdetta al pubblico già dalla primavera del 2019, è stata posta sotto sequestro dalla Procura della Repubblica di Trieste. A dare l'allarme del crollo sono stati gli inservienti delle pulizie che, come ogni mattina sono i primi a recarsi all'interno dello stabilimento balneare frequentato da moltissimi triestini. Mentre erano dentro l'Ausonia, ad un certo punto hanno sentito un boato e subito dopo è venuto giù il pontile. Le parole della vicepresidente: "Abbiamo fatto defluire tutta la gente che aspettava - ci ha raccontato la Antonicelli - li abbiamo mandati dall'altra parte, abbiamo chiuso tutta la zona e poi sono arrivati i Vigili, la Polizia, l'Autorità Portuale che è stata avvisata subito". Secondo la vicepresidente della cooperativa ora "la magistratura come atto dovuto metterà sotto sequestro la parte, in attesa dei rilievi dei pompieri. Ci vorranno comunque un paio di giorni, anche perché ormai siamo ad agosto". La parte crollata per l'appunto era stata oggetto di perizia e di una prova di carico già mesi fa. "Prima di aprire quest'anno, in primavera, vista la vecchiaia del posto abbiamo fatto fare una prova di carico per essere sicuri. Ci han dato i permessi, abbiamo accorciato un po' il permesso, nel senso che invece di andare fino al limite ci siamo tenuti un po' più scarsi e abbiamo usato la parte che era concessa. L'altra parte era stata interdetta con delle transenne e delle reti; anche la parte piscina era tutto più che in sicurezza".

La prova di carico risulta essere stata effettuata dalla ditta In Situ Srl, che ha anche una sede a Gropada, sul Carso e che fornisce "servizi per l'ingegneria", come da sito internet aziendale. A tal proposito abbiamo raggiunto l'ingegner Massimiliano La Porta, tra i fondatori della ditta. "Abbiamo fatto le prove di carico un paio di mesi fa - ha affermato l'ingegnere - sulla base della perizia fatta dall'ingegnere Allen Dudine". "La committenza arrivava dalla Cooperativa, l'indicazione invece arrivava dallo studio di progettazione, che penso che sia lo studio Cervesi". "Quando noi abbiamo fatto le prove di carico l'area della piscina era già chiusa e interdetta al pubblico - ha concluso La Porta - e lì abbiamo fatto le prove sia nella zona interdetta, sia sulla parte di collegamento alla zona balneare che veniva utilizzata". I risultati delle prove erano stati quindi consegnati dalla In Situ al committente e alla direzione lavori. Il cartellone con le cifre investite sul posto verso l'ora di pranzo è arrivata anche la Squadra Sopralluoghi della Polizia Scientifica. Infine, sul muro subito dopo l'entrata principale è affisso un cartello, posizionato per gli 80 anni dello stabilimento e le opere di risanamento effettuate in quel periodo. Nel testo infatti si legge che "è stato possibile avviare le opere (vedi sopra): piloni e solai a rischio crollo, ormai recuperati e messi in sicurezza, sono stati la priorità: sono stati investiti 4.400.000 euro di cui 1.900.000 a carico del Consorzio Ausonia e delle cooperative consorziate". "Restano ancora lavori importanti da fare che permetteranno di attuare più attività per la cittadinanza nel corso di tutto l'anno" così conclude il cartellone affisso nel 2016.



Crociere, la Municipalità chiede di partecipare al tavolo tecnico Articolo Uno: tutelare il porto

VENEZIA L' incontro è tecnico e, come già avvenuto nelle scorse settimane, non ci saranno gli enti locali: né il Comune di Venezia, né la Regione Veneto. Una settimana fa il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli aveva incaricato l' Autorità di sistema portuale di avviare un nuovo tavolo sugli «approdi diffusi» per le navi da crociera e la prima riunione sarà martedì nella sede del **Porto**, alla presenza dei tecnici del Mit e di Capitaneria, Provveditorato, Vtp, forze dell' ordine (per gli aspetti di sicurezza), compagnie e titolari delle banchine. Ma in mezzo c' è stata l' audizione del sindaco Luigi Brugnaro e del governatore Luca Zaia, i quali avevano ribadito più volte che Toninelli non deve decidere da solo e che la sede deputata è il Comitato, lo stesso soggetto istituzionale che il 7 novembre 2017 puntò su una doppia soluzione: navi grandi lungo il canale industriale nord e le medie all' attuale Marittima via canale Vittorio Emanuele. Ieri poi è arrivata anche la richiesta della Municipalità di Venezia di essere coinvolta, dopo che il presidente Giovanni Andrea Martini ha accusato Brugnaro di aver acuito lo scontro con il ministro, ottenendo solo di essere ignorato. «Questo comporta un danno gravissimo per i cittadini di Venezia, che non avranno rappresentanza istituzionale nel luogo dove si discute di una parte fondamentale del loro futuro», attacca Martini, candidato a sindaco per le elezioni del 2020, che sostiene la necessità di portare le crociere fuori dalla laguna. Per questo la Municipalità ha chiesto formalmente a Toninelli di poter partecipare alla riunione del 6 agosto. «Se la mia richiesta venisse ignorata o respinta, significherebbe che, al di là degli scontri formali, il vero obiettivo è mantenere lo stato di fatto, addirittura peggiorandolo», conclude Martini. Al tavolo ci saranno i titolari dei tre terminali individuati dal Mit come papabili: la Roportmos di Fusina, che ha accolto la proposta a braccia aperte, anche se lo stesso ministero ha ammesso che potranno attraccare solo navi sotto le 55 mila tonnellate; Tiv, pronta a ospitare un paio di navi, ma solo nel weekend; e invece Terminal rinfuse, che è scettica, così come Vtp, a far sbarcare i crocieristi in mezzo ai mucchi di soia o prodotti del genere. Serve però una soluzione in tempi rapidi, in attesa di quelle di lungo periodo, con Chioggia favorita su San Nicolò del Lido. Dubbi sulle banchine diffuse li esprime anche Articolo Uno, favorevole a bloccare subito le navi più grandi a San Marco. «Questo non può impattare sull' attività del **porto** commerciale», dice il responsabile infrastrutture Gabriele Scaramuzza. (a. zo.)



Moto ondoso e traffico acqueo Quelle regole mai applicate

Nel 1999 la giunta provinciale votò un codice che gli altri enti non riuscirono mai ad approvare L'ex assessore Leandro De Rossi: «Eravamo riusciti a mettere d'accordo tutti, poi mancò la volontà politica»

IL CASO **VENEZIA** Sicurezza della navigazione, traffico acqueo, moto ondoso e competenze sulla laguna: da tempo si invocano regole certe e chiare. Peccato che queste regole esistano, siano state messe nero su bianco, ma mai applicate per le solite dinamiche della politica. A far emergere un lungo lavoro, durato due anni, con venti riunioni con i rappresentanti di ogni competenza, dal Comune al **Porto**, fino al ministero, è l'ex assessore provinciale alla mobilità e trasporti Leandro De Rossi, oggi 71enne. A giugno 1998 l'assessore della allora giunta guidata da Luigino Busatto era riuscito nell'impresa di metter d'accordo tutti: destra, sinistra e centro, con un Regolamento per il coordinamento locale nella laguna veneta trasversale. IL REGOLAMENTO «Era stato votato all'unanimità - racconta De Rossi - in funzione della legge nazionale che delegava espressamente la Provincia a fare un regolamento che unificasse le realtà presenti per poter avere un unico soggetto che coordinasse tutta la materia lagunare». Un provvedimento completo di tutti i criteri, compresa la segnaletica, che però non è stato mai adottato, probabilmente, per mancanza di convinzione politica, secondo l'ex assessore. «Non funzionò perché ognuno voleva la sua parte, il Comune, la Capitaneria E i soggetti che dovevano applicarlo non l'hanno fatto, probabilmente per mancanza di competenze e volontà». Quindi De Rossi aggiunge: «Il fatto è che era stato approvato a fine legislatura, perché nel 1999 sarebbe scaduto il mandato, quindi sarebbe arrivata una nuova giunta sia in Comune che in Provincia e, come spesso accade, alla fine bisogna farsi vedere in prima persona». **NORME MAI APPLICATE** Con il risultato che il regolamento è finito nel dimenticatoio e da allora si continua a parlare di conversione di motori elettrici, di sicurezza, di manutenzione e dell'annoso problema del moto ondoso. Senza che ad oggi si sia giunti ad una soluzione. Nonostante alcuni provvedimenti, come le targhe su entrambi i lati dei natanti, siano invece in seguito stati ripresi. All'articolo 70, il Regolamento per il coordinamento locale nella laguna veneta prevede l'istituzione di una Commissione consultiva. L'organo, che avrebbe dovuto vigilare sull'applicazione, si sarebbe dovuto comporre da un presidente, il dirigente del servizio mobilità e trasporti della Provincia di **Venezia** e undici membri, i rappresentanti degli enti coinvolti: Ispettorato di **porto** di **Venezia**, direzione viabilità e trasporti della regione Veneto, Comune di **Venezia** e Chioggia, autorità portuale di **Venezia**, capitaneria di **porto** di **Venezia** e Chioggia, Magistrato alle acque, ministero dei trasporti e dell'ambiente e uno dagli enti competenti in materia di sicurezza. Sono sei i titoli che disciplinano il comportamento in laguna e si occupano di tutti i dettagli, dal rumore delle unità a motore, ai limiti di velocità. Ma si trovano anche indicazioni utili per le disposizioni per le competizioni sportive, i divieti, come sorpassare, il trasporto pubblico, la sicurezza, le sanzioni (in Lire) e chi possa navigare, escludendo gli scafi in metallo. **LOTTA ALL'INQUINAMENTO** Tra i tanti articoli previsti si cita anche il modo per ridurre l'impatto di inquinamento, come quando si afferma: «Per ridurre l'inquinamento, è fatto obbligo di mantenere in perfetta efficienza i motori di tutte le unità e gli impianti delle stazioni di servizio, pubbliche e private». Oppure il divieto «in tutta l'area lagunare è vietato lo svuotamento di acque oleose di sentina di unità a motore, nonché il getto da qualsiasi unità di rifiuti di qualsiasi genere, di oggetti,



Il Gazzettino

Venezia

di liquidi, di detriti o sostanze pericolose o inquinanti, in particolare combustibili, carburanti, lubrificanti». Senza dimenticare l'importanza della salvaguardia della laguna, ottenibile attraverso limitazioni di potenza ed emissione da parte di ogni imbarcazione a motore e adeguando la velocità per non impattare sul moto ondoso: «I conduttori delle unità a motore devono comunque navigare riducendo ed adeguando la velocità, la produzione di moto ondoso e il risucchio in modo tale da non compromettere la sicurezza della navigazione o di arrecare danni a persone, cose ed ambiente». I LANCIONI Sul capitolo turismo si fa riferimento anche a provvedimenti nei confronti dei barconi Gran Turismo: «Devono avere stazza lorda superiore a 10 tonnellate e non superiore a 25 tonnellate». Infine, si fa menzione anche al Gps: «Con particolare riguardo alla sicurezza della navigazione, al rispetto delle regole ed alla salvaguardia dell'ambiente, viene istituito un Sistema Integrato di Rilevamento e Controllo della Navigazione Lagunare unificato in tutta la laguna veneta, basato sulla tecnologia di localizzazione e monitoraggio delle unità a mezzo Differential Global Positioning System (DGPS) con trasmissione continua dei dati in centrale operativa e ripetizione a bordo, riservato alle unità a motore strumentabili». Destinatari del provvedimento sarebbero state le imbarcazioni di trasporto pubblico, alla pesca professionali e ogni imbarcazione «Posta sotto controllo per motivi di pubblico interesse». EDUCAZIONE A SCUOLA Quasi a fare da monito c'era anche l'opuscolo, destinato alle scuole, con un testo che sembra scritto apposta per i nostri giorni: «Il crescente numero dei fruitori della Laguna Veneta con imbarcazioni a motore e l'aumentato fenomeno dell'incidentalità verificatosi negli ultimi anni, spesso con episodi gravi, hanno evidenziato la necessità di una significativa azione di informazione/formazione sulle norme e i comportamenti da tenere in un ambiente così fragile e delicato da tutelare e salvaguardare». Il colpo di grazia lo fornisce la mascotte scelta: una bricola, chiamata Briccolino. Proprio uno dei maggiori pericoli per i diportisti, che rischiano quotidianamente di imbattersi nei pezzi di paline che si staccano e affiorano, visibili a malapena, nei canali lagunari. Tomaso Borzomi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Crociere, caos al People mover

Weekend con sette grandi navi Intanto martedì l'incontro

tecnico per gli approdi diffusi con l'obiettivo di spostare le navi da San Marco. Mercoledì l'audizione di Toninelli

Caos al People Mover. Questo fine settimana, con la presenza tra arrivi e partenze di ben sette grandi navi, sono arrivate a Venezia circa ventimila persone. Migliaia hanno utilizzato il trasporto sopraelevato per andare alla Marittima o per arrivare a Venezia. Il risultato è stato una grande confusione tra Piazzale Roma, il parcheggio San Marco e l'ingresso del People Mover stesso. Il caos si genera soprattutto perché lo spazio per entrare è stretto, mentre quello per uscire è più ampio. In entrambi i casi le persone, con valigie e trolley, si sono ammassate creando un certo disagio. Le grandi navi sono al centro in questi giorni di un acceso dibattito al vetriolo, come si è visto giovedì scorso a Roma, in occasione dell'udienza parlamentare davanti alla commissione Trasporti. In un clima a dir poco gelido, il sindaco Luigi Brugnaro e il governatore Luca Zaia hanno confermato la linea del Comitato, quella che prevede che le grandi navi vadano a Marghera e che venga scavato il canale Vittorio Emanuele, ma il ministro Danilo Toninelli ha completamente escluso quel progetto, puntando verso banchine provvisorie a Fusina. Il ministro sembra voler procedere escludendo Comune e Regione, al punto che martedì sarà a Venezia, nella sede dell'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale**, per la prima riunione del gruppo di lavoro che dovrà individuare le soluzioni tecniche per l'utilizzo nel 2019 degli attracchi diffusi, per spostare le grandi navi fuori dal canale della Giudecca. Mercoledì il ministro sarà invece in audizione in Commissione Trasporti alla Camera, come chiesto più volte dal Pd. Intanto la città non sta ferma a guardare. Andrea Marini, presidente della Municipalità di Venezia ha giudicato grave il fatto che Comune e Regione siano state escluse dall'incontro e ha scritto al ministro chiedendo che «la Municipalità, che rappresenta proprio quella parte di Città violentata e messa a rischio dalle Grandi Navi, sia invitata al tavolo». Gabriele Scaramuzza di Articolo Uno, ricorda che Toninelli e Costa potrebbero disporre immediatamente il blocco delle navi superiori alle 40 mila tonnellate dal bacino di San Marco, ma che non lo fanno. --V.M.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

palazzetto Tito

I mille volti della Luna nel racconto di 14 artisti

Scultori, pittori e fotografi la interpretano nella mostra curata dalla Bevilacqua La Masa

Nadia De Lazzari Rossa affacciata sul cielo del Bacino San Marco, bianca tra i sognatori in cammino, d'oro con Venezia e Magritte. È la luna la protagonista della mostra "50 anni di luna nuova" nel cinquantesimo dallo sbarco. Affascina tutti, dialoga con la terra, incanta con i fiori, si nasconde dietro la pioggia, osserva i lupi seduti a occhi chiusi. Ammirata, studiata, toccata, è compagna delle notti e strumento di lavoro. Applausi ed elogi alla Fondazione Bevilacqua La Masa, a pochi passi da campo San Barnaba, dove in tanti sono andati ad ammirarla, luogo del sogno nel passato, riferimento tecnologico nel presente, spazio da abitare nel futuro. Dal presidente Bruno Bernardi al consigliere d'amministrazione Roberto Zamberlan, dalle curatrici Anna Caterina Bellati e Antonella Nota al presidente del Porto **Pino Musolino**, dagli ospiti ai 14 artisti, scultori, pittori, fotografi, performer che hanno indagato le sue forme armoniose: Massimo Barlettani, Marco Bolognesi, Donato Frisia jr., Ettore Greco, Susanna Magrin, Mario Paschetta, Riccardo Roiter Rigoni, Alberto Salvetti, Marialuisa Tadei, Sara Teresano, Dany Vescovi, Alessandro Zannier, Dania Zanotto, Elisabetta Zanutto. Ogni artista ha raccontato "la sua luna" scrutando dentro e fuori di sé. Interpretazioni originali, personali, intime, le loro. Come "La buona Sorte e la Luna" della veneziana Elisabetta Zanutto. "Con la luna ho un legame speciale. Ho pensato alla città d'acqua senza barche con riflessi di luce, in primo piano vi è una luna rossa, rassicurante e serena come accade solo in certe notti d'estate. Promette agli uomini di ogni provenienza tutti i doni possibili", ha osservato emozionata la pittrice. Il satellite più grande del sistema solare ha una storia millenaria. Nel 1609 Galileo Galilei puntò il suo cannocchiale in direzione del cielo; nel 1969 il viaggio nel cosmo per incontrare la "vicina" di casa. Il primo astronauta fu Neil Armstrong con l'Apollo 11 scesa nel Mare della Tranquillità che vi lasciò l'indimenticabile impronta umana. Oggi la luna attrae ancora. Ne parlano scrittori, la dipingono artisti, la studiano gli astronomi che hanno scoperto che, forse, le lune sono due. Comunque resta sogno, divinità, maternità, speranza. Info: la mostra "50 anni di luna nuova" è visitabile alla Fondazione Bevilacqua La Masa, Palazzetto Tito, Dorsoduro 2826, dal 5 al 30 agosto, da lunedì a venerdì, dalle 10 alle 17. Per visite guidate su richiesta contattare il numero telefonico 333,2468331. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

GIORNAGNOTTE
L'AGENDA

Palazzetto Tito
I mille volti della Luna nel racconto di 14 artisti

ANDREA TARABESIA
MADRIGALE SENZA SUONO

LORENZO

VERDELLI

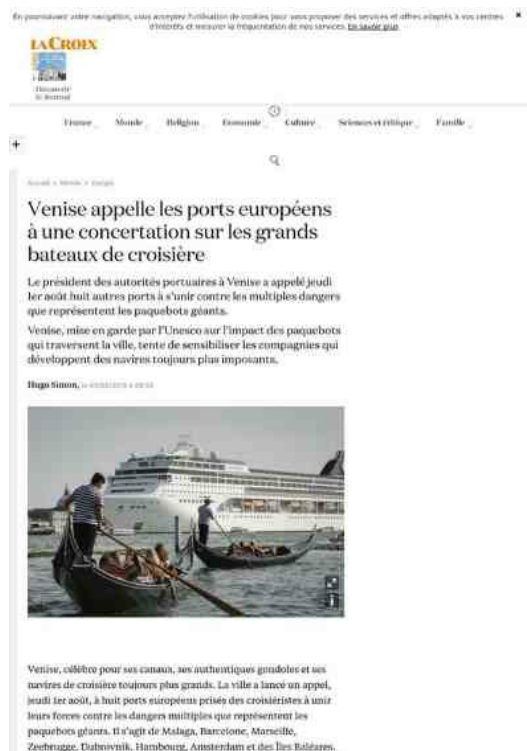
TERESA

La Croix

Venezia

Venise appelle les ports européens à une concertation sur les grands bateaux de croisière

Venise, célèbre pour ses canaux, ses authentiques gondoles et ses navires de croisière toujours plus grands. La ville a lancé un appel, jeudi 1er août, à huit ports européens prisés des croisiéristes à unir leurs forces contre les dangers multiples que représentent les paquebots géants. Il s'agit de Malaga, Barcelone, Marseille, Zeebrugge, Dubrovnik, Hambourg, Amsterdam et des Îles Baléares. Les navires de croisière sont-ils une menace pour l'environnement ? « J'ai écrit à toutes les villes européennes qui partagent notre expérience dans le tourisme des croisières et doivent trouver un équilibre entre développement économique et préservation environnementale » a précisé **Pino Musolino**, président à Venise de l'Autorité portuaire du nord de la mer Adriatique. Compatible avec nos structures La demande de concertation émanant de Venise n'a rien d'un hasard. Les défenseurs de l'environnement et du patrimoine accusent les paquebots d'accélérer l'érosion des fondations de la ville depuis de nombreuses années. En 2016, l'Unesco exige que des décisions soient prises rapidement pour sauver la cité des Doges. Le gouvernement adopte alors un plan de développement de la lagune pour détourner les bateaux du canal de la Giudecca et les acheminer vers un nouveau terminal maritime. À partir de 2019, les paquebots doivent progressivement quitter le canal. C'est dans ce contexte de réduction du trafic maritime qu'en juin, un navire de croisière est victime d'une panne de moteur sur le canal. Le MSC Opera et sa capacité d'accueil de 2 600 passagers heurte un quai puis un bateau touristique faisant quatre blessés légers. Moins d'un mois plus tard, un nouvel incident impliquant un paquebot de 300 mètres de long et un yacht est évité de justesse alors que le navire tentait de sortir de la lagune par un mauvais temps. « L'augmentation de taille des bateaux, leur impact environnemental sur les zones portuaires et le nombre croissant de touristes créent une situation de conflit » résume **Pino Musolino**. Il appelle donc les ports à « unir leur voix » pour obliger les compagnies à concevoir des bateaux « compatibles avec nos structures et l'environnement ». Au lendemain de l'annonce, Barcelone, Palma et Marseille se sont déjà dits intéressés par la proposition du président des autorités portuaires. Industrie fleurissante Cette année, les compagnies attendent 30 millions de croisiéristes, un chiffre en hausse de 70 % sur dix ans. À elle seule, la cité des Doges accueille 1,5 million de croisiéristes chaque année qui dépensent plus de 280 millions dans la ville et ses alentours. **Pino Musolino** a donc tenté de rassurer les différents acteurs, dont il dit qu'ils ne seront pas lésés. « L'industrie de la croisière est toujours une grande source de revenus, d'emplois et d'innovations dans nos ports et nos villes. » Aussi, il assure que les « mesures qui seront prises » devront « maintenir un marché en pleine croissance ». « La chose la plus importante est d'agir rapidement », conclut-il. Sur plusieurs fronts Ces dernières années, les compagnies de croisières sont régulièrement critiquées pour leur manque d'initiatives en matière environnementale. En cause aussi, un carburant très polluant, pouvant contenir jusqu'à 4 % de soufre, élément responsable d'après une étude allemande parue en 2016 de 60 000 morts prématurées chaque année en Europe. Venise, « Veni etiam », reviens encore En 2015, une directive soufre limitant les émissions à 0,1 % est entrée en application dans la mer du Nord, la mer baltique et la Manche pour mettre la pression sur le fret et sur les navires de croisière. Il y a quelques jours, Cannes prenait les devants en Méditerranée en décidant de mettre en application en 2020 cette régulation pour les paquebots qui voudront accoster sur son port.



Venice asks other ports to help find solution to cruise ship problems

Italian city's port authority asks eight other port cities to 'join forces' to combat problem

ANGELA GIUFFRIDA

Venice's port authority has called on Europe's most popular cruise ship destinations to close ranks in tackling the dangers posed by massive vessels. The appeal to the ports of Barcelona, Amsterdam, Marseille, Dubrovnik, Zeebrugge, Hamburg, Palma and Málaga comes as Venice leaders clash with government officials over finding a solution to a problem that has long rankled Venetians. The issue returned to the spotlight after four people were injured when the 13-deck MSC Opera crashed into a wharf and tourist boat along the busy Giudecca canal in early June. Weeks later the 12-deck Costa Deliziosa narrowly missed colliding into a yacht during a storm. The incidents have revived protests against big ships and calls from residents to ban them from the Venice lagoon altogether. **Pino Musolino**, the chairman of the North Adriatic Sea Port Authority, appealed to his eight counterparts to 'join forces' in demanding cruise companies make their ships 'compatible with our structures and the environment'. 'The cruise sector has been, and still is, a great source of income and a provider of jobs and innovations in our ports and our cities,' he wrote in a letter. 'However, the growing size of vessels, their environmental impact on the areas surrounding the ports and the 'burden' that the increasing number of tourists are representing on the cities that are hosting our ports are creating a situation of conflict the recent situation in Venice has demonstrated that the risk of creating real and unrecoverable damage is ever present. **Musolino's** appeal comes before a meeting on Tuesday with Danilo Toninelli, the Italian transport minister, representatives from the Venice Passenger Terminal and security officials to discuss a plan to divert big ships from the Giudecca canal. The most recent solution proposed by Toninelli is for a third of the ships that currently arrive at the Marittima terminal to dock at Fusina, a small port on mainland Venice. He previously suggested diverting the ships to Chioggia, a port south of Venice. 'Venice is an incomparable treasure chest of art and nature, a heritage that must be preserved by keeping together the needs of security, the environment, tourism and jobs,' he recently wrote on Facebook. It has been noted that Luigi Brugnaro, the mayor of Venice, and Luca Zaia, president of the Veneto region, who were both involved in a committee set up by the previous government to resolve the dilemma, will be absent from Tuesday's meeting. Brugnaro has criticised Toninelli, a minister from the Five Star Movement, which often fights against major infrastructure projects, for not only rejecting a plan agreed by the former administration that would have closed off the canal to cruise ships, but for leaving him and Zaia out of discussions about alternative proposals. The project agreed in 2017 foresaw vessels weighing more than 96,000 tonnes entering the lagoon via the Malamocco canal to reach the mainland area of Marghera, where a passenger terminal would be built. Medium-sized vessels would go past Marghera and take the longer route through the Vittorio Emanuele canal before reaching the Marittima terminal. But project would involve dredging canals, raising concerns over the environmental impact. 'I don't really have high expectations that any big decisions will be made on Tuesday, especially without the local administration's involvement,' said Dominic Standish, a British academic and author of the book *Venice in Environmental Peril? Myth and Reality*. 'But **Musolino's** move was interesting. I think he's caught in the middle the letter was obviously particularly aimed at the cruise ship companies, but in some ways it was a cry for help [to all parties] - 'can we find some way of negotiating?' Protesters against big ships oppose the solution backed by Brugnaro and support the Fusina option, albeit temporarily. But with their ultimate desire to have cruise ships completely banned unlikely to be met anytime soon, they are planning their next protest on 7 September, the final day of the Venice film festival.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Trasporti, fine settimana da bollino nero Traffico paralizzato, varchi portuali in tilt

Quarantamila in partenza, vertice sull'emergenza. Signorini: «Record di passeggeri e flussi merci, un mix micidiale»

Roberto Sculli Il primo fine settimana di esodo è arrivato e la città, ancora tagliata in due dal crollo del Morandi, è andata in tilt. Un' unica coda ha impegnato per ore le arterie dal casello di Aeroporto fino a San Benigno, stritolando la Valpolcevera - aggrappata alla sola via 30 Giugno - e, soprattutto, i quartieri di Cornigliano e Sampierdarena, con ripercussioni nel centro ponente e oltre. Il risultato di un mix micidiale: oltre 40 mila persone in partenza su traghetti e per le crociere, in uno dei due week end che, storicamente, muovono il maggior numero di persone. Allo stesso tempo, un sovraccarico che è andato a incidere su una zona sensibilizzata, la cui sofferenza si è acuita nell' ultimo periodo, senza che ci si ponesse il problema di studiare preventivamente contromisure. Ieri non c' è stata altra scelta che schierare in forze la polizia locale. Ma gli agenti, alle prese con un autentico muro di macchine, hanno potuto solamente gestire la situazione. «Purtroppo questo e il prossimo sono da sempre i fine settimana più complicati - ricorda l' amministratore delegato di Stazioni Marittime, Edoardo Monzani - abbiamo avuto 32 mila persone arrivate per imbarcarsi sui traghetti e 10 mila sulle navi da crociera». Oggi lo scenario dovrebbe migliorare un po': i biglietti staccati sono circa 17 mila ed è attesa solo una nave da crociera. In generale però la viabilità resterà un nodo scoperto, soprattutto per chi si muove in autostrada. È infatti in programma per oggi lo sciopero dei casellanti, che rischia di creare lunghi incolonnamenti alle barriere. In città intanto si corre ai ripari. Stazioni Marittime spa ha chiesto all' **Autorità di sistema portuale** di aumentare gli uomini ai varchi di ingresso ai terminal, che sono presidiati dalla vigilanza privata. Uno dei nodi è il controllo documenti, che è particolarmente laborioso per le destinazioni extra Schengen, cioè fuori dallo spazio europeo. Oggi almeno questo problema non si pone, non essendoci navi in partenza per il nord Africa. In ogni caso è stato deciso di anticipare l' apertura dei varchi: oggi sarà alle 5 mentre domani alle 4. «La concomitanza di tre fattori quali l' apertura per quattro ore dei varchi merci, deroga concessa per l' agitazione dei giorni scorsi, l' alto numero di partenze e tanto traffico extra europeo sono stati troppo per le misure che avevamo messo in campo», riconosce il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Paolo Emilio Signorini. I principali enti coinvolti si riuniranno nei prossimi giorni (venerdì, probabilmente) per preparare un piano più strutturato. «Nel breve la possibile apertura di una corsia extra in lungomare Cane pa potrebbe darci una grande mano - continua Signorini - ci stiamo lavorando. In prospettiva la situazione migliorerà molto con la Sopraelevata **portuale** e lo spostamento in quota del varco di ponte Etiopia, che consentirà di separare i flussi di traffico commerciali da quelli ordinari». Al tavolo siederanno il Comune - e in particolare l' assessorato alla Mobilità, sovrana per ciò che riguarda il traffico cittadino - la capitaneria, l' **Autorità portuale**, la Polstrada e la polizia locale. Tra le ipotesi allo studio la creazione di nuove aree di sosta per dare uno sfogo al traffico diretto ai varchi portuali. «Non credo invece che usare la viabilità **portuale** attuale darebbe particolari benefici», osserva ancora Monzani. Nel frattempo, la viabilità della Valpolcevera dovrà fare i conti un' altra novità. La struttura commissariale



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

per la ricostruzione ha annunciato che sarà dilatato l' orario di chiusura di corso Perrone per consentire di proseguire la demolizione delle pile 1 e 2: il divieto di transito sarà in vigore dalle 9 alle 17, dal lunedì al venerdì. Il Secolo XIX, riguardo alla paralisi di questi giorni, ha tentato di raccogliere anche il punto di vista dell' amministrazione comunale. Ma i telefoni hanno squillato a vuoto. -

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d'Elba

diportisticadiportistica

Polemica in consiglio comunale sulle nuove regole del porto

Scelta di Campo incalza il sindaco Montauti: «Le nuove norme? Sarà un caos E le spese di istruttoria non sono altro che un canone mascherato»
Scelta di Campo incalza il sindaco Montauti: «Le nuove norme? Sarà un caos E le spese di istruttoria non sono altro che un canone mascherato»

CAMPO NEL L' ELBA. «Il nuovo regolamento per la gestione delle banchine del porto creerà il caos» ed è stato approvato dal Comune di Campo nell' Elba «in maniera unilaterale, senza alcun senso di democrazia. Non tanto per il mancato coinvolgimento delle opposizioni ma per il menefreghismo nei confronti della popolazione». È un attacco duro quello che il capogruppo di Scelta di Campo, Giancarlo Galli, sferra nei confronti dell' amministrazione comunale guidata dal sindaco Davide Montauti, al termine di un consiglio comunale teso, nel corso del quale è stato dato il via libera alla nuova disciplina per l' utilizzo delle banchine del porto turistico. Tema caldo per un comune che proprio sulla portualità e sul turismo punta forte per il suo sviluppo. Il gruppo Scelta di Campo ha presentato in consiglio comunale una mozione con la quale ha posto quindici incalzanti domande rivolte alla giunta Montauti che, secondo il capogruppo di minoranza Galli, non ha risposto in modo da sciogliere i tanti dubbi relativi alla procedura e ai contenuti del regolamento. «L' iter dell' avviso pubblico è stato rispettato? Ci sono tutte le autorizzazioni? C' è un accordo con l' **Autorità portuale** regionale? I cittadini non avrebbero dovuto conoscere i contenuti del nuovo regolamento?». Sono solo alcune delle quindici domande che Scelta di Campo ha rivolto all' amministrazione comunale. Il risultato? Solo uno dei quindici quesiti ha messo d' accordo maggioranza e Scelta di Campo, ovvero, la mancata esistenza di un regolamento comunale che disciplini e definisca l' importo per l' espletamento delle pratiche. Per il resto il gruppo di minoranza ha ottenuto dalla giunta delle risposte considerate non soddisfacenti, anche in riferimento di dubbi pesanti, quali la mancanza di una quantificazione delle spese di istruttoria da far pagare ai diportisti che, secondo il gruppo di minoranza, non sono altro che un «canone mascherato». Discorso a parte riguarda il mancato coinvolgimento della minoranza in una scelta così importante per il paese. «Il regolamento del porto resterà in vigore fino a quando non sarà revocato - spiega Galli - è una scelta importante, presa senza alcuna discussione con i cittadini e con il consiglio». —



La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

PIOMBINO RIUNIONE DELLA CABINA DI REGIA ALL' AUTORITÀ PORTUALE

Acciaierie e accordo di programma Rossi martedì incontra i sindacati

MARTEDÌ pomeriggio il presidente della Regione Rossi sarà a Piombino per fare il punto su Jindal con i sindacati. Si terrà il 6 agosto a Roma al Ministero dello sviluppo economico, la riunione della cabina di regia con i rappresentanti delle istituzioni firmatarie dell' accordo di programma di Piombino. Saranno presenti tra gli altri il governatore Enrico Rossi per la Regione Toscana, l' **Autorità di Sistema** e il sindaco di Piombino Francesco Ferrari. L' INCONTRO, fissato da tempo, viene dopo quelli già tenuti dall' azienda il 6 e il 23 luglio rispettivamente con Invitalia e il sottosegretario dello sviluppo economico Davide Crippa sul tema del costo dell' energia. Per Fim, Fiom e Uilm è fondamentale avere un ritorno di tali incontri in previsione del prossimo appuntamento di settembre al Ministero dello sviluppo economico, occasione nella quale sarà importante capire l' effettivo progresso del piano industriale di Jindal Steel, i tempi per l' avvio della procedura di rinnovo della copertura degli ammortizzatori sociali e le eventuali risposte sul tema dell' energia elettrica. A tale proposito Fim, Fiom e Uilm hanno chiesto al presidente della Regione Enrico Rossi un incontro di aggiornamento che si terrà nel tardo pomeriggio di martedì 6 al suo rientro da Roma, nella sala dell' **Autorità di Sistema portuale** a Piombino. Stesso invito è stato inoltrato al sindaco di Piombino. All' incontro per le organizzazioni sindacali saranno presenti le segreterie Fim, Fiom, Uilm, Cgil, Cisl e Uil e i coordinatori rappresentanze sindacali unitarie dello stabilimento Jsw e Piombino Logistics.

1.6 NAZIONALE DOMENICA 4 AGOSTO 2019

CRONACHE 17

PIOMBINO

IL GIALLO



Il cadavere di una donna in un sacco a pelo

La scoperta del cadavere di una donna in un sacco a pelo in un campo di grano a Piombino. Il corpo era stato trovato da un agricoltore che ha avvertito la polizia. Le indagini sono in corso.

Acciaierie e accordo di programma Rossi martedì incontra i sindacati

Il presidente della Regione Enrico Rossi incontrerà martedì i sindacati per discutere l'accordo di programma con Jindal Steel. L'incontro si terrà a Piombino.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Fronte del porto, adesso è ora di accelerare»

Pierpaoli (Cgia) giudica positivamente l'utilizzo del terminal carbonifero

LO SCALO **ANCONA** La Confartigianato ha un obiettivo imprescindibile: riorganizzare il **porto di Ancona**. Marco Pierpaoli, segretario generale di Confartigianato **Ancona-Pesaro e Urbino**, che aveva aperto recentemente il confronto tra l'Autorità di sistema portuale, l'Amministrazione comunale e i rappresentanti del Cluster del **Porto** (autotrasportatori e operatori logistici, spedizionieri, agenzie marittime, operatori della nautica), giudica positivamente l'utilizzo del terminal carbonifero contrattualizzato da Frittelli Maritime per lo stoccaggio delle merci ed attività di logistici innovativa. «Anche l'investimento di alcuni milioni previsto denota la determinazione delle scelte fatte dall'imprenditore Rossi. Una nuova area di circa 15mila metri quadrati - afferma Pierpaoli - ferma da anni, che andava rimessa in circuito e l'utilizzo proposto è sicuramente quello migliore in quanto risponde alle esigenze di crescita commerciale del **porto di Ancona** che negli ultimi anni a perso traffici». Questo, infatti, era il messaggio uscito dal summit di Confartigianato di qualche settimana fa sullo sviluppo del **porto di Ancona**, quando Pierpaoli, in apertura, aveva sottolineato «la carenza di spazi per le merci e come esistano ancora problemi quarantennali come l'uscita a nord dal **porto**, la realizzazione della quarta corsia tra Falconara e Torrette, recentemente finanziata dal Cipe». Interventi questi - è sempre la convinzione del segretario - «assolutamente necessari che devono trovare una risposta tempestiva. Diversamente si dovrà andare a una mobilitazione unitaria delle imprese e delle istituzioni per collegare il **porto** alla grande viabilità». Argomenti centrali dell'incontro - ha affermato Gilberto Gasparoni, segretario di Confartigianato Trasporti & Logistica - «sono lo stato degli appalti per il rifacimento del manto stradale sulla Vie Mattei-Einaudi, le nuove aree di sosta dedicate ai veicoli pesanti all'interno della Zipa, il progetto di riprofilatura della costa a Nord, dell'uscita a nord dal **porto** e il raddoppio della SS 16 nella tratta Falconara-Torrette, per collegare il **porto** all'A14. Opere necessarie per la competitività del **porto**». Confartigianato ha rivendicato alle istituzioni «un forte e concreto impegno, affinché i grandi lavori procedano speditamente con particolare riferimento all'uscita a nord dal **porto** e al raddoppio della SS16 Torrette-Falconara, senza le quali il **porto di Ancona** rischia di rimanere isolato». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ancona

Strage di alberi per il maltempio

«Manca una seria pianificazione»

Il prof Urbani: «Se si parla di tagliarli perché malati, c'è la rivolta. Poi se cadono diventano killer»

IL CASO
Ancona. Unica città italiana dall'entroterra senza alberi di grande dimensioni. Il centro storico è quasi privo di verde. I cittadini si lamentano per la mancanza di verde e per la mancanza di alberi che possano dare ombra e freschezza. Il sindaco, Roberto Urbani, ha chiesto ai cittadini di esprimere il loro parere sui tagli degli alberi. I cittadini hanno risposto con rabbia, sostenendo che i tagli degli alberi sono una strage e che i caduti diventano killer.

L'ESPOSIZIONE
A ottobre 2019 si aprirà la 15ª esposizione internazionale di architettura di Venezia. Il tema è «L'acqua». L'Ancona ha presentato un progetto di intervento urbanistico e paesaggistico che prevede la piantumazione di alberi di grandi dimensioni lungo le rive del porto e della città.

LA FORTEZZA DI SAN GIUSEPPE
L'Ancona ha presentato un progetto di restauro e valorizzazione della fortezza di San Giuseppe, situata nel centro storico della città. Il progetto prevede la conversione della fortezza in un museo e in un centro culturale.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L'INTERVENTO

PIÙ ACCESSI AL PORTO

MARCO PIERPAOLI*

GIUDICO positivamente l' utilizzo del terminal carbonifero contrattualizzato da Frittelli Maritime per lo stoccaggio delle merci ed attività di logistici innovativa. Anche l' investimento di alcuni milioni previsto denota la determinazione delle scelte fatte. Una nuova area di circa 15.000 mq, ferma da anni, che andava rimessa in circuito e l' utilizzo proposto è sicuramente quello migliore in quanto risponde alle esigenze di crescita commerciale del **porto** di **Ancona** che negli ultimi anni a perso traffici. Questo infatti era il messaggio uscito dal summit di Confartigianato di qualche settimana fa che ha visto la partecipazione del Presidente dell' Autorità Portuale Rodolfo Giampieri e del Segretario di Confartigianato Trasporti Gilberto Gasparoni. Avevo sottolineato la carenza di spazi per le merci e come esistano ancora problemi quarantennali per le infrastrutture come l' uscita a nord dal **porto** e la quarta corsia tra Falconara e Torrette. Interventi assolutamente necessari che devono trovare una risposta tempestiva; diversamente si dovrà andare ad una mobilitazione unitaria delle imprese e delle istituzioni per collegare il **porto** alla grande viabilità. * segretario generale di Confartigianato.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«La Camera iperbarica va trasferita e riaperta»

LA PROPOSTA Far tornare in funzione la camera iperbarica, sistemandola nell' area ex Rfi alle spalle della stazione ferroviaria. E' questa la proposta avanzata dal presidente dell' associazione volontari Francesco Forno, Gianfranco Forno al consiglio comunale di Civitavecchia. «Ho chiesto alla VII Commissione Sanità della Regione Lazio l' audizione della nostra Associazione. Poiché, al momento, non ci è stata data una risposta spiega Forno nella lettera indirizzata a tutti i consiglieri - gradirei che la massima assise deliberasse di essere ascoltata sull' argomento insieme a noi per far capire veramente la situazione». Forno ricorda come recentemente, l' **Autorità portuale** abbia deciso lo smontaggio della struttura e il suo trasferimento, con una motivazione, mai notificata all' Associazione, di impossibilità di mantenimento della camera in area demaniale. «Abbiamo già suggerito prosegue il trasferimento in una location individuata in un' area già di proprietà di Rfi, situata all' interno del parcheggio situata ad est della stazione ferroviaria. Al riguardo, ricordo che il Comune di Civitavecchia ha già un protocollo firmato con Rfi su cui ragionare per il trasferimento in una zona centrale e con parcheggio e possibilità di realizzare anche l' eliporto». Il presidente dell' Associazione conclude ricordando ai consiglieri che la precedente assise, nell' ottobre 2018, aveva approvato all' unanimità un ordine del giorno proposto dalla consigliere Alessandra Riccetti per la riapertura della camera iperbarica. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Camera iperbarica: la proposta dell' associazione Forno

L' idea è quella di delocalizzare la struttura in una delle palazzine all' interno del parcheggio alle spalle della stazione ferroviaria. Il presidente Gianfranco Forno scrive al Pincio

CIVITAVECCHIA - Delocalizzare la camera iperbarica all' interno di una delle palazzine presenti nel parcheggio alle spalle della stazione ferroviaria, ancora di proprietà di Rfi. È la proposta che l' associazione Francesco Forno porta all' attenzione dell' amministrazione comunale dopo che l' **Autorità** di **Sistema Portuale** ha deciso lo smontaggio dell' intera struttura ed il suo trasferimento "con una motivazione - ha spiegato il presidente Gianfranco Forno - mai notificata all' associazione che fino allo scorso mese di maggio aveva in consegna la camera iperbarica già dal maggio 2010, di impossibilità di mantenimento della struttura in area demaniale". Secondo Forno non ci sarebbero motivi burocratici neanche per la mancata riapertura, dal 2010, della struttura. Considerata quindi la decisione dell' Adsp, l' associazione ha avanzato questa proposta al Pincio, ricordando anche che il Comune di Civitavecchia "ha già un protocollo firmato con RFI, quello che ha già portato alla realizzazione del nuovo parcheggio su viale della Vittoria - ha aggiunto il presidente - su cui ragionare per il trasferimento in città, in zona centrale, e con parcheggio e possibilità di realizzare anche l' eliporto, già programmato in ambito **portuale** accanto all' attuale struttura. Inoltre il vecchio consiglio comunale, nell' ottobre 2018, approvò, alla unanimità, un ordine del giorno proposto dalla consigliera Alessandra Riccetti, per la riapertura della camera iperbarica". L' associazione chiede quindi di poter essere ascoltata anche dalla massima assise proprio per approfondire ogni aspetto della vicenda, "considerando che già dal 2016, in diversi incontri con la Regione - ha concluso Forno - avevamo concordato le modalità della riapertura della camera iperbarica". (03 Ago 2019 - Ore 11:03)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Port Authority Security S.r.l., avviso di selezione pubblica per l'assunzione a t.d. di 9 unità

Port Authority Security S.r.l. Società a capitale interamente detenuto, soggetta al controllo, direzione e coordinamento dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale AVVISO DI SELEZIONE PUBBLICA PER SOLI TITOLI PER L' ASSUNZIONE DI N. 9 UNITÀ CON QUALIFICA DI GUARDIA PARTICOLARE GIURATA VI LIVELLO A TEMPO DETERMINATO PER QUATTRO MESI DI CUI NR. 4 UNITA' PART-TIME AL 60% E N. 4 UNITA' PART-TIME AL 75%- CCNL VIGENTE Pubblicato sul sito www.pasecurity.it Termine della presentazione delle domande h. 12.00 del giorno 07.08.2019 Il Responsabile Unico del Procedimento Mauro Magi (03 Ago 2019 - Ore 20:16)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Port Mobility, vertenza rientrata in extremis: siglato un accordo ponte

CIVITAVECCHIA - È rientrata in extremis la vertenza, ennesima, all'interno dello scalo. Il rischio di un rallentamento, se non addirittura del blocco dei servizi, era concreto. E così ieri mattina, dopo il tentativo fallito di giovedì pomeriggio, l' **Autorità di Sistema Portuale** e Port Mobility hanno siglato un accordo che consente, almeno per ora, di andare avanti. Si tratta, in realtà, di una sorta di "accordo ponte" che ha validità per tutto il 2019, con la garanzia che però, ad ottobre, si arrivi alla redazione e alla firma di quello che i vertici di Port Mobility chiedono da tempo, ossia un piano economico quinquennale che permetta alla società di organizzare e gestire al meglio i servizi, programmando e mettendo in campo le strategie migliori. Nel frattempo, comunque, come già avvenuto il mese scorso, i vertici di Port Mobility sono pronti a firmare i contratti per i circa venti stagionali, fondamentali in questo periodo caldo dell'anno per garantire i servizi. Contratti scaduti il 31 luglio scorso, data entro la quale le parti si erano impegnate a raggiungere un accordo. Cosa che però non era avvenuta, aprendo la strada alla riattivazione di un nuovo possibile stato di agitazione da parte dei lavoratori della società. Proprio lo stato di agitazione era stato sospeso dai sindacati alla luce della riunione tra Port Mobility e Adsp al termine della quale si era proceduto con la firma dei contratti stagionali e tutta una serie di promesse e garanzie per il futuro. Cosa che però era saltata mercoledì sera. Un allarme al momento rientrato, quindi, ma si dovrà attendere l'autunno per capire che piega prenderà la situazione. (03 Ago 2019 - Ore 10:45)



L'APPELLO BOZZETTI SI UNISCE AL PRESIDENTE DEL CONSORZIO ASI E RILANCIA LA PROPOSTA

«Zes, la Cittadella della Ricerca tra le ultime aree da assegnare»

«Un'occasione unica per ridare valore alla struttura»

Progetto Zes: ulteriore, significativo passo operativo in avanti grazie all'insediamento della Cabina di Regia all'uopo istituita. A darne notizia è l'assessore allo Sviluppo Economico della Regione Puglia, Mino Borracino, a margine della prima riunione della stessa Cabina di Regia, svoltasi a Roma nei giorni scorsi, alla presenza dei rappresentanti di tutte le 8 Zes italiane. Nello stesso incontro (svolto in un clima di grande collaborazione e sinergia d'intenti tra i soggetti coinvolti), a cui era presente il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, sono emerse due altre importanti novità (come segnale del definitivo decollo del progetto relativo all'istituzione delle "Zone Economiche Speciali"): a partire dal 25 settembre prossimo le imprese site in area Zes potranno fruire del credito d'imposta, così come le aree Zes avranno la possibilità di agire sinergicamente come "sistema" nelle piazze internazionali, per la promozione delle Zes stesse. Nel frattempo, sempre restando in tema, il consigliere regionale dei "5 Stelle", Gianluca Bozzetti, allineandosi all'appello lanciato in precedenza dal presidente del Consorzio Asi di Brindisi, Domenico Bianco, ha invocato «l'inserimento della Cittadella della Ricerca tra le ultime aree ancora da assegnare nell'ambito della stessa Zona Economica Speciale interregionale Adriatica». «La Cittadella della Ricerca - afferma il pentastellato - è il luogo ideale: con le sue infrastrutture e superfici disponibili potrebbe accogliere ulteriori società di servizi operanti in vari settori, ovvero rilanciare le attività preesistenti. Inoltre, considerata l'ampia disponibilità di superfici, parcheggi, strutture ricreative e di ristorazione, la Cittadella della Ricerca potrebbe essere candidata ad ospitare il Comitato di Indirizzo della Zes interregionale del basso Adriatico (Molise-Puglia), essendo l'area di Brindisi quella con più ettari a disposizione in Zes. Ciò darebbe lustro e supporto alla Cittadella che con questa opportunità verrebbe realmente rianimata, al di là dei continui proclami avvenuti in questi anni da parte della Regione Puglia. L'appello di Bianco - conclude Bozzetti - rivolto a Provincia, Comune di Brindisi e Mesagne è condivisibile: le potenzialità della Cittadella sono state trascurate per anni, oggi abbiamo un'occasione di rilancio».



L'associazione

Scalo negato ai mega yacht Assonautica non ci sta e il caso arriva in Parlamento

Interrogazione dopo il rifiuto a causa del cono di atterraggio

Una interrogazione parlamentare sul caso del megayacht a vela al quale è stato vietato l'ingresso in **porto** a causa delle dimensioni del suo albero maestro. Ad annunciarla è Assonautica Italiana, associazione nata per promuovere la nautica da diporto e l'economia del mare. «Assistiamo molto arrabbiati - commentano da Assonautica dopo quanto accaduto nei giorni scorsi - all'ennesimo insulto della burocrazia a chi produce lavoro, porta in Puglia le eccellenze dello yachting mondiale e promuove così il Pontile Italia. Abbiamo gli 8000 chilometri di costa più ricchi di bellezza, storia, gastronomia, architettura, cultura e folklore del Mediterraneo ma subiamo e manteniamo un sistema feudale che ci fa nuotare con il piombo ai piedi. Di questo fatto gravissimo promuoveremo una interrogazione parlamentare». Tutto nasce dal fatto che, pochi giorni fa ed a poche ore dall'arrivo nello scalo brindisino, il problema del cono di atterraggio ha colpito ancora. A farne le spese, come detto, è stata una imbarcazione di lusso, uno yacht a vela con l'albero troppo alto. Il problema principale, come ormai noto da anni, è la vicinanza all'aeroporto: gli aerei, infatti, in fase di atterraggio sorvolano il **porto** in maniera perpendicolare, passando proprio sopra alle banchine di Costa Morena. La ingombrante presenza del cono di atterraggio dell'aeroporto limita notevolmente le attività del **porto**. Qualunque nave con altezza superiore ai 36 metri, infatti, non può accedere allo scalo o - come accade ad esempio per alcune navi da crociera - deve ottenere una deroga. Per superare il problema, sono stati avviati di recente i lavori di allungamento della pista principale dello scalo aereo brindisino. Cosa che farebbe passare l'air draft da 36 fino a 50 metri, dando respiro al **porto**. Ma i lavori non sono ancora ultimati e c'è chi sostiene che vadano a rilento. E così, ancora oggi, le imbarcazioni troppo alte non possono oltrepassare il canale Pigionati perché rischierebbero di disturbare l'atterraggio o il decollo degli aerei nella fase di discesa o di risalita. Si possono chiedere come detto, in via straordinaria, delle autorizzazioni. È accaduto ad esempio per l'ingresso nel **porto** interno delle navi da crociera (la Msc resta fuori, per questioni di misure proprio di Pigionati): sulla base dell'air draft, si effettuano modifiche temporanee per consentire alla navigazione, specie di tipo turistico e quindi remunerativo per la città e il territorio, di non influire sulla sicurezza dei voli. E così, a due giorni dall'arrivo del megayacht - che aveva chiesto tramite la Yachtin' Puglia di Teo Titi, una delle agenzie più importanti nel Mediterraneo - Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile, ha risposto negativamente. E poiché Bari ha problemi di pescaggio, mentre Otranto è piena, i paperoni di turno ripiegheranno sulla Croazia, con tutto quello che ne conseguirà in termini senza dubbio positivi. La nave a vela che avrebbe voluto ormeggiare dal 3 al 5 agosto nel cuore di Brindisi, sul lungomare, non è riuscita quindi ad entrare in **porto**. Il direttore delle Operazioni Sud di Enac, l'ingegnere Alessandro Scialla, ha scritto nella comunicazione all'agenzia di Titi: La nave in ormeggio sfiora la superficie orizzontale interna di limitazioni ostacoli di circa 16 metri e, inoltre, durante le fasi di ingresso e uscita dal **porto** interno, interferisce con le superfici di limitazione ostacoli di avvicinamento e decollo. «La motivazione - è il commento di Assonautica Italiana - è tutta da discutere. Va fatta una valutazione specifica e va affrontato il tema se il **porto** è incompatibile a navi di questa dimensione o si possono avere deroga».



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

ghe specifiche. Cosa che sarebbe sensata». «Quello che non si comprende ha lamentato Titi dopo il no dell' Enac è che attorno a queste imbarcazioni gira un' economia di riflesso enorme con ricadute importanti sul territorio. La mia azienda fa degli sforzi e dei sacrifici economici enormi per promuovere la destinazione Puglia nel mercato globale e in tutte le fiere del settore in giro per il mondo durante l' inverno, diamo lavoro a 10 persone dedicate solo a questo settore. Ma non poter raccogliere i frutti della promozione perché le barche arrivano ma i tanti problemi pugliesi no ci permettono di poterle ospitare, è deprimente». Oltre ad essere un autogoal per la città, dal punto di vista dell' immagine e dell' economia. F.R.P.

L'INTERVISTA La rabbia del presidente della Camera di commercio e numero uno nazionale di Assonautica Malcarne Il presidente

«Un episodio veramente ridicolo Ora ci spieghino le motivazioni»

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ

È furioso Alfredo Malcarne, presidente della Camera di commercio e numero uno nazionale di Assonautica Italiana, per quanto accaduto al mega yacht rappresentato dall' agente marittimo Teo Titi, che non è potuto entrare in porto a causa dell' altezza dell' albero maestro, ritenuta dall' Enac superiore ai limiti dell' air draft, ovvero li cono di atterraggio dell' aeroporto. Spesso, infatti, vengono concesse delle deroghe per l' accesso nel porto interno delle navi da crociera ma in questa occasione la risposta è stata un secco no. Presidente, che idea si è fatto del respingimento del mega yacht a vela a causa dell' altezza considerata eccessiva del suo albero? «C' è poco da dire: si tratta di una cosa semplicemente ridicola». Come anche lei sa bene, spesso in occasione dell' arrivo delle navi da crociera a Brindisi vengono concesse delle deroghe al limite dell' air draft per consentire l' accesso al porto interno. Come mai stavolta non è andata così? «Sarebbe qualcun altro, in realtà, a doverlo spiegare. Una legge o vale sempre o, nel caso in cui sia possibile fare eccezioni e deroghe, no. Non si riesce a capire, però, il criterio. In alcuni casi la deroga viene concessa, in altri invece va a finire come stavolta. Perché?». Crede che questo limite freni in qualche modo lo sviluppo dell' economia locale? «Direi proprio di sì. Deroche a parte, è la regola ad essere assolutamente inadeguata rispetto all' utilizzazione del porto come strumento di promozione turistica e volano di sviluppo. Non ci possono essere freni a mano, zavorre, pesi e gravami che obbligano gli imprenditori e le imprese a rinunciare allo sviluppo del business». Teo Titi sottolineava anche il fatto che risposte di questo tipo, soprattutto a poche ore dall' arrivo delle imbarcazioni, rappresentano un autogol, soprattutto in termini d' immagine, per tutto il territorio. È d' accordo con lui? «Non ci possono essere pesi e gravami neanche per il territorio, che di opportunità negli anni ne ha già perse anche troppe». E allora cosa si può fare, concretamente, per provare a contrastare questa tendenza? «Intanto noi, come Assonautica Italiana, ci muoveremo immediatamente dal punto di vista formale. Chiederemo una interpellanza parlamentare attraverso la quale si faccia chiarezza sulla questione e sulle motivazioni del mancato ingresso della nave in porto. Noi desideriamo conoscere il criterio. Questa cosa, per Assonautica, è fondamentale: servono chiarezza e trasparenza nei rapporti tra gli imprenditori, l' **Autorità di sistema portuale**, la Capitaneria di porto e chi esercita le funzioni di controllo».



Porto di Brindisi sul navigatore Ma l'arrivo a sorpresa è in centro

Tanti i turisti in attesa d'imbarco ingannati da Google Maps

Per chi arriva da fuori Brindisi per imbarcarsi su uno dei tanti traghetti in partenza dal porto, o anche a bordo della Msc Musica che nello scalo messapico ha uno dei suoi home port, trovare il porto è un'impresa. Soprattutto utilizzando Google Maps, il più diffuso navigatore per smartphone. Se, infatti, il malcapitato di turno è atteso per l'imbarco a Costa Morena e, come verrebbe in mente a chiunque, cerca di raggiungere il punto previsto cercando in Google Maps porto di Brindisi, si ritroverà dopo ore di viaggio per raggiungere il capoluogo messapico non nei pressi dell'area d'imbarco dei traghetti ma in pieno centro. La ricerca, infatti, punta su via Regina Giovanna di Bulgaria, vale a dire gli uffici della ex **Autorità portuale** di Brindisi, oggi **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale**. Ed è proprio quello che è accaduto, nei giorni scorsi, a diversi turisti che avrebbero dovuto raggiungere l'area di Costa Morena-Punta delle Terrare e che, invece, si sono ritrovati sperduti in piazza Vittorio Emanuele II, ovvero i giardinetti del lungomare Regina Margherita. Vale a dire a diversi chilometri di auto dal luogo di imbarco. Confusi, i turisti sono stati costretti a chiedere indicazioni per raggiungere l'area di Costa Morena, dalla quale partono i traghetti per la Grecia e per l'Albania. Per fortuna, la zona è sempre molto frequentata ed è facile trovare qualcuno disponibile a spiegare come raggiungere il vero porto. Tuttavia, per evitare questi disagi e non lasciare l'amaro in bocca a chi passa da queste latitudini, sarebbe forse il caso che gli enti preposti contattassero Google per segnalare il problema. Non è immaginabile, infatti, che un turista che non è del posto possa conoscere il nome di Costa Morena o quello di Punta delle Terrare, dove correttamente Google Maps posiziona gli imbarchi per Grecia ed Albania. Né che debba inserire nella ricerca campi come Grimaldi Brindisi o Traghettipergrecia, utilizzando i quali si arriva proprio nei pressi dell'area di imbarco. Il senso dell'uso del navigatore, infatti, è quello di semplificare la vita ai guidatori, non certo quello di complicarla. Ecco perché la dicitura Porto di Brindisi dovrebbe indicare l'area di Costa Morena e Punta delle Terrare, piuttosto che il porto interno, che invece dovrebbe essere geotaggato più correttamente come Lungomare di Brindisi. Solo in questo modo i turisti in arrivo da fuori provincia e da fuori regione, che non sono pochi, eviterebbero di ritrovarsi sperduti e lontani chilometri dal loro vero obiettivo ma arriverebbero invece a pochi passi dal luogo in cui devono imbarcarsi per le vacanze, conservando magari il ricordo di una città organizzata ed accogliente. F.R.P.



Stanziati 250 milioni per il credito d'imposta, Lezzi: «Non bastano»

La Zes in Calabria può partire

La Uil calabrese preoccupata: «Non si può estendere anche alle regioni del Nord»

CATANZARO - Le Zone economiche speciali (Zes) «finalmente partiranno. Siamo riusciti a concludere i passaggi formali che erano sostanzialmente in sospeso. La possibilità di costituirle risalivano al 2017, quando siamo arrivati però erano ferme. Ora finalmente è a disposizione il credito d'imposta per tutte le imprese che vorranno investire in queste Zes». Il ministro per il Sud Barbara Lezzi, lo spiega al termine della prima Cabina di regia sulle Zone economiche speciali (Zes), esprimendo l'au spicio che «questi 250 milioni stanziati per il credito d'imposta vengano superati». «Il che vorrebbe dire che la misura ha funzionato perfettamente», aggiunge. «Per il momento ne sono istituite tre: Calabria, Campania e la Ionica interregionale, -spiega Lezzi- ma sono in dirittura d'ar rivo tutte le altre». Le Zes comunque «non bastano. I dati drammatici dello Svimez ci parlano di un ritardo negli ultimi 15 anni, quindi bisogna seguire le norme, mettersi pancia a terra e seguire tutte le amministrazioni affinché spendano queste risorse e le spendano bene», conclude Lezzi. ma intanto esultano i sindacati «Un fatto positivo. Lo è in considerazione del fatto che la Calabria attende, da tempo, di vedere finalmente operativa una misura che potrebbe segnare un' inversione di rotta sul piano economico per le aziende che investono in Calabria e per quelle che ancora non lo fanno ma vorrebbero farlo in un contesto produttivo moderno ed efficiente». Uno scatto del porto di Gioia Tauro E' quanto afferma, in una nota, Santo Biondo, segretario generale della Uil calabrese. «La vicenda, in queste ultime ore - prosegue Biondo - sta assumendo dei contorni che ci preoccupano. Sembrerebbe infatti per

volontà della stessa ministra Lezzi, che il governo voglia allargare l' istituzione delle Zes anche alle regioni del Nord Italia. La cosa non ci convince e non ci rassicura e pertanto chiediamo alla deputazione parlamentare calabrese e in particolare modo ai componenti della maggioranza di governo, di esprimersi con chiarezza rispetto a questa possibilità che qualora si verificasse andrebbe a depotenziare le prospettive di sviluppo del mezzogiorno e della Calabria. Siamo convinti, infatti, che le Zone economiche speciali debbano essere circoscritte alle regioni meridionali per non svilire il senso di un progetto che, davvero, potrebbe dare una scossa ad un' economia asfittica e in perenne sofferenza qual è quella calabrese. Un panorama economico e produttivo che, come certificato dallo Svimez, è in recessione nel suo complesso, con la Calabria che, nel quadro meridionale, è la regione che soffre di più, che patisce una forte emorragia di giovani che, nell' assenza di prospettive, scelgono di lasciare questo territorio per riscattarsi e costruirsi il proprio futuro. Davanti a questo quadro desolante il Governo non può continuare a girarsi dall' al tra parte». A giudizio di Biondo «chi ha in mano la gestione della cosa pubblica italiana non può sottrarsi alle proprie responsabilità, deve accogliere i suggerimenti che come sindacato unitariamente abbiamo rivendicato nel confronto con il governo ovvero la messa in campo di un piano straordinario per il Mezzogiorno. Un piano sostenuto da un ingente investimento di fondi pubblici che si integrino con i finanziamenti europei e stimolino quelli dei privati. Un intervento straordinario per le regioni del Meridione d' Italia che è il punto centrale della piattaforma unitaria che Cgil, Cisl e Uil hanno presentato al Presidente del Consiglio Conte e che è stata il punto nodale della grande mobilitazione nazionale che si è svolta a Reggio Calabria lo scorso 22 giugno. Lo ribadiamo con forza: l' Italia riparte solo se riparte il Mezzogiorno. Investimenti che, fra le altre cose, dovrebbero essere utilizzati per far ripartire concretamente



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

il porto di Gioia Tauro e tutte le attività che ruotano attorno a quello che potrebbe e dovrebbe diventare l' hub inter modale più importante del bacino del Mediterraneo. Quel porto i cui lavoratori sono finiti, loro malgrado, dentro un vespaio di polemiche sollevato dalle dichiarazioni rilasciate alla stampa dal commissario Agostinelli». «Affermazioni che vorremmo analizzare nella sostanza per poterle confutare - sostiene ancora il segretario generale della Uil calabrese - attraverso l' apertura di un confronto con azienda e **Autorità portuale** che abbiamo chiesto da tempo. Il dato dell' as sentesimo e della produttività insieme agli investimenti e alla crescita occupazionale sono il cuore della missione contrattuale del sindacato. I problemi si affrontano con il confronto serio e maturo e non nei talk show. Pertanto si apra il confronto sullo sviluppo del porto e il sindacato come sempre è pronto a fare la sua parte. Siamo certi che la forza lavoro operante a Gioia Tauro, spesso sottoposta a critiche ingenerose, sia fortemente qualificata e motivata. Chi gestisce la cosa pubblica in Italia, infine, deve pensare ad un serio intervento di ricostruzione della rete dei servizi sociali e civili in Calabria, partendo dal settore sanitario che, nonostante il Decreto Calabria, continua ad evidenziare notevoli ritardi e inaccettabili disfunzioni».

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Il porto affoga nella burocrazia

A un anno di distanza bocche a mare ancora vietate ai diportisti, denunciati per occupazione abusiva orosei

PAOLO MERLINI

INVIATO A OROSEI «I diportisti hanno vinto la loro battaglia». È il titolo di un articolo apparso sul nostro giornale il 12 settembre dello scorso anno, riferito alla fine della ultradecennale situazione di anarchia e abusivismo nelle bocche a mare dello stagno alla Marina, la spiaggia principale di Orosei, che qui tutti chiamano Su Portu, perché questo è a tutti gli effetti pur non avendone lo status giuridico: estremamente riparato, può vantare un molo da 200 metri e uno da 150, ed è largo circa 70 metri. Potrebbe ospitare qualche centinaia di piccole imbarcazioni, ma in questi giorni è desolatamente vuoto. Questo benché Orosei, il terzo comune dell'isola (dopo Alghero e Arzachena) per presenze turistiche, non ha, nei suoi 24 chilometri di costa, un solo porticciolo. Un anno dopo quel titolo citato all'inizio e ora smentito dai fatti, quello di oggi dovrebbe essere più o meno così: «Il porto annega nel mare della burocrazia». Vediamo perché. Il blitz. Martedì scorso, gli uomini della Capitaneria di porto di Olbia si sono presentati alle bocche a mare di Su Portu e di Osala (poco più piccola della prima) e hanno denunciato alla magistratura 27 persone per occupazione abusiva del demanio marittimo. In quel momento in acqua c'era 37 natanti di piccole dimensioni. Tra i 27 denunciati infatti ci sono titolari di società di noleggio di gommoni: per loro sanzioni moltiplicate per il numero dei natanti. Ma la differenza fondamentale rispetto a quanto accadde lo scorso anno, a inizio estate, è che stavolta non si tratta di sanzioni amministrativa ma di un reato penale. Ancora, nel 2018 la capitaneria aveva ordinato lo sgombero una decina di giorni prima del blitz, e i diportisti di Orosei avevano portato via le barche da sé, evitando le sanzioni. I diportisti. Va premesso che tra loro non ci sono milionari: hanno per lo più gommoni o scafi di 5, 6 metri al massimo, vorrebbero soltanto dare sfogo alla loro passione per il mare. Altrettanto legittime le aspettative dei giovani che affittano barche per escursioni e rendono possibile un servizio che qui è merce rara, rispetto per esempio ai comuni confinanti Siniscola e Dorgali. O di chi svolge attività di rimessaggio. Lo scorso anno il caso di Su Portu e Osala sembrava risolto, dopo la mediazione dell'assessore regionale all'Agricoltura Caria che aveva portato l'istanza, dei diportisti e del Comune, al Comitato regionale Pesca per fare sì che le bocche a mare non fossero più unico appannaggio dei pochi pescatori rimasti nello stagno della Marina, ma un bene a disposizione di chi vuole ormeggiare una piccola barca nell'unico posto possibile della costa di Orosei. Il Comitato pesca. Individuata la soluzione mista (pesca e diporto), come d'accordo il Comune di Orosei si è messo al lavoro, stilando un progetto esecutivo per il quale aveva già da tempo un finanziamento di 500 mila euro. Un primo passo, insomma, per sistemare delle banchine mobili tali da ospitare 24 imbarcazioni. Perché così poche? Il sindaco Nino Canzano e l'assessore Sandro Chessa puntavano a 140 posti barca a Su Portu (e 104 a Osala), ma una volta nel Comitato pesca si sono trovati di fronte a un muro. Appena 24 posti, e soltanto a Su Portu. Ma era comunque un primo passo. Un anno di burocrazia. Tutto a posto? Affatto, perché prima di procedere all'appalto dei lavori, che si potrebbero concludere in meno di un mese, il Comune ha dovuto attendere tutti i pareri del caso: Ufficio tutela paesaggio, soprintendenza etc. A maggio sostanzialmente il progetto era approvato, pronto per l'appalto.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Cantierabile, come si dice. Ma la burocrazia ci ha messo di suo, e una volta tornato in Regione, all' assessorato ai Lavori pubblici, per errore sarebbe stato considerato un progetto privato e non pubblico. Dopo settimane di attesa, nei prossimi giorni la pratica dovrebbe essere sbloccata, ma ferragosto incombe ed è bene non fare previsioni. Anche perché non è finita qui: perché possa essere bandita una gara d' appalto, il demanio regionale, cui fanno capo le bocche, deve affidarle temporaneamente al Comune (per poi riprendersele e un domani forse riaffidarle stabilmente, ma qui siamo già nella quarta dimensione della burocrazia). Solo allora si potrà fare il bando dei lavori, ovviamente a livello europeo perché superiore ai centomila euro. Posto che non ci siano ricorsi, i lavori dovrebbero cominciare entro un paio di mesi da quella data. Ma siamo in Italia, dove la vita media di un' opera pubblica, dalla progettazione alla realizzazione, è di 4,4 anni: i diportisti di Orosei hanno poco da sorridere.

L' editoriale

Il porto delle beffe

Emanuele Dessì

«Un traffico di container così non lo avevamo mai visto». Il governatore della Liguria Giovanni Toti gongolava qualche sera fa al TG2 Post durante l' approfondimento dedicato alla ricostruzione del ponte Morandi. Nonostante una viabilità complicata, infatti, nell' ultimo mese a Genova hanno movimentato più di 240 mila teus, un record storico. Che invidia, pensando al deserto dei tartari dalle parti di Macchiareddu. Già, Genova. I nostri destini si incrociarono alla fine degli anni '90. Obiettivo: dare un futuro a un terminal costato più o meno 800 miliardi di lire. I genovesi dell' allora Sech (ma il patron, Luigi Negri, è nato a Sassari), in società con il nostro Casic, entrarono in sintonia con gli australiani di P&O Ports. Il 26 novembre 1997 (c' erano Federico Palomba, Sandro Usai, Italo Ferrari) l' annuncio in pompa magna nel capoluogo ligure: Cagliari intercetterà le "navi madre" mosse da P&O e i contenitori, trasferiti su imbarcazioni più agili, viaggeranno dalla Sardegna verso Genova, la porta d' Europa grazie al sistema ferroviario. C' ero anche io, quel giorno, a Palazzo San Giorgio, splendida sede dell' **Autorità portuale** di Genova. Ricordo un clima di festa. Le navi sembravano già all' orizzonte di Giorgino. In realtà, con Gioia Tauro che da tempo ci soffiava il business, per il primo attracco si aspettò quasi un anno. Nonostante la partenza lenta, il nostro terminal ha macinato numeri e creato posti di lavoro. Sempre e comunque al di sotto delle potenzialità, soprattutto per il mancato decollo della zona franca doganale. (...) SEGUE A PAGINA 6.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Segue dalla prima pagina. L' ex alleato Genova macina record, Macchiareddu paga gli errori anche della politica

Il porto canale delle beffe: la Sardegna sedotta e abbandonata

(...) A rileggere il libro dei sogni, il **porto** canale avrebbe dovuto ospitare, nei grandi spazi dietro la banchina, una serie di capannoni destinati all'assemblaggio di semilavorati, da riesportare nel mondo senza imposte. C'era persino (è c'è ancora!) una società di gestione, la Cagliari Free Zone. L'amministratore unico, va riconosciuto, rinuncia allo stipendio. Il mondo cambia alla velocità della luce, figurarsi le strategie commerciali di chi (vedi i tedeschi di Hapag-Lloyd) ha prima sedotto e poi abbandonato il nostro terminal, nel disinteresse o quasi della politica. Risultato: Cagliari è sparita dalle rotte del transhipment (Far East, Stati Uniti, Europa), a vantaggio di Livorno. E meno male che ci hanno sempre detto «beati voi che siete al centro del Mediterraneo». Oggi al capezzale dei 700 disoccupati si sono schierati tutti, ad eccezione - codici alla mano - della Sovrintendenza, braccio territoriale del ministero dei Beni culturali. Per rilanciare l'appello della nostra banchina servono investimenti, soprattutto per realizzare gru adeguate alle nuove portacontainer. Ma dalle parti di Giorgino-Macchiareddu non si può toccare nulla. Anche piantare uno spillo equivarrebbe a un abuso edilizio. Provo a semplificare. Nell'anno del Signore 1981 la Sovrintendenza concesse l'autorizzazione paesaggistica per realizzare il **porto** canale di Cagliari. Concessione annullata dal Consiglio di Stato nel 2000, quando il terminal c'era già. Babbo morto, allora, voi direte. Macché: i funzionari dei Beni culturali spiegano che la legge Galasso (1985) e il (solito) Ppr di Soru (2006) impediscono il via libera per qualsiasi intervento. E, fanno notare per iscritto, sarebbe strumentale addebitare al Mibac la crisi del **porto**. Sul punto, a parte l'assenza di garbo istituzionale (il ministro Alberto Bonisoli, M5S, tace), hanno ragione. Ma il problema resta. Se non si muoverà nulla, rimarrà il deserto dei tartari. Film già visto, per esempio, con la strada a quattro corsie che finisce nel nulla tra Sassari e Alghero. O con lo stadio oggi topaia di Is Arenas, a Quartu. Costi sociali che lo Stato (o singoli apparati che siano) non può permettersi. Che invidia, caro governatore Toti, per quel record fresco fresco di teus. A ricordare quel giorno di 22 anni fa, ci ritornano in mente i grandi Bruno Lauzi (bonanima) e Paolo Conte. Ricordate il refrain? "Ma quella faccia un po' così, quell'espressione un po' così, che abbiamo noi, mentre guardiamo Genova". Già, quale espressione, vi chiederete? Visti i risultati, va bene da imbecilli? Da idioti sarebbe meglio. EMANUELE DESSI.



Amabilina e San Silvestro nelle Zes

Marsala zona speciale «Sì» ai finanziamenti

La Regione approva i finanziamenti per le aree industriale e artigianale

La città di Marsala inserita nel Piano strategico delle «Zes», le zone economiche speciali. La richiesta avanzata qualche tempo fa alla Regione è stata finalmente accolta favorevolmente e la notizia è giunta a Marsala a conclusione dell'incontro che si è tenuto a Palermo, nella sede del Dipartimento Attività Produttive, presieduto dall'assessore regionale Mimmo Turano. All'incontro hanno partecipato, a sostegno della richiesta avanzata dall'amministrazione Di Girolamo, l'assessore all'Urbanistica e alle Attività Produttive ed Economiche Rino Passalacqua e il dirigente del settore Servizi Pubblici Locali, ingegnere Francesco Patti. Il Piano, coordinato dall'**autorità** del **sistema portuale** del mare della Sicilia Occidentale, include le aree geografiche Zes, aventi un nesso economico e funzionale con i porti del territorio. «Per Marsala - dice l'assessore Passalacqua - abbiamo candidato l'area artigianale di Amabilina e quella Industriale di San Silvestro, quali zone di interscambio modale. Ritengo che l'inserimento di Marsala nel Piano Zes offra notevoli ed ulteriori opportunità per lo sviluppo della città, con apposite ricadute sia per le imprese già operanti che per le altre che vorranno investire nel territorio». La scelta delle aree artigianale ed industriale risponde all'esigenza della stessa **autorità** del **sistema portuale**, in quanto ricadenti all'interno del tessuto economico produttivo legato allo «sbocco a mare» e quindi al traffico marittimo. Far parte del Piano strategico regionale ha, tra i tanti altri risvolti di carattere positivo, anche quello di fruire di semplificazioni amministrative per la realizzazione di investimenti, nonché di agevolazioni e incentivazioni regionali. Secondo quelle che sono le norme vigenti, una Zes, per essere definita tale, deve innanzitutto comprendere un'area **portuale**, collegata alla rete transeuropea dei trasporti con caratteristiche stabilite da un preciso regolamento comunitario. La zona in questione deve poi essere istituita all'interno dei confini statali, in una zona geografica chiaramente delimitata e identificata. Potrà darsi anche il caso che alla Zes vengano accluse aree territoriali non direttamente adiacenti all'area principale, purché ci sia però un nesso economico funzionale con la zona **portuale**. (*DIBA*)

