



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 05 settembre 2019**



Prime Pagine

05/09/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 05/09/2019	7
05/09/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 05/09/2019	8
05/09/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 05/09/2019	9
05/09/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 05/09/2019	10
05/09/2019	Il Tempo Prima pagina del 05/09/2019	11
05/09/2019	Italia Oggi Prima pagina del 05/09/2019	12
05/09/2019	La Nazione Prima pagina del 05/09/2019	13
05/09/2019	La Repubblica Prima pagina del 05/09/2019	14
05/09/2019	La Stampa Prima pagina del 05/09/2019	15
05/09/2019	MF Prima pagina del 05/09/2019	16

Trieste

05/09/2019	Il Piccolo Pagina 19 «Stanco di attacchi continui e clima ostile» Il cavalier Arvedi dà il suo addio alla città	17
04/09/2019	Trieste Prima Ferriera, proclamato lo stato di agitazione:	19

Venezia

05/09/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 11 Sulle grandi navi torna in pista il Pd E rispunta l' ipotesi gradita a Delrio	20
05/09/2019	Il Gazzettino Pagina 42 Fino a due anni di verifiche prima di dragare i canali	22

Savona, Vado

05/09/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 43 Ancora due mesi di cantiere per ampliare il canale del porto	<i>ELENA ROMANATO</i> 23
------------	---	--------------------------

Genova, Voltri

05/09/2019	Il Secolo XIX Pagina 21 I parenti delle vittime del ponte contro la vendita del "Colombo"	24
------------	---	----

04/09/2019	FerPress		25
<u>Aeroporto di Genova: Toti, nessuna privatizzazione all'ordine del giorno</u>			

La Spezia

05/09/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 15	26
<u>Immobili dell'Autorità portuale inutilizzati Scatta l'inchiesta della Corte dei Conti</u>			
05/09/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 15	27
<u>E Roma ancora indaga sulle presunte tangenti</u>			
05/09/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 39	28
<u>Porto Mirabello batte cassa all'Autorità portuale</u>			
04/09/2019	Citta della Spezia		29
<u>Porti meglio connessi, la Spezia nella top 12 in un Mediterraneo "cinese"</u>			

Ravenna

05/09/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 42	30
<u>Arrivano Fassino e la Boldrini. Ma soprattutto si parla di porti</u>			
04/09/2019	Ravenna Today		31
<u>Export e agroalimentare: il Porto ravennate protagonista in Regione</u>			

Marina di Carrara

05/09/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 20	33
<u>«Nave da crociera in porto, quei fumi sono maleodoranti»</u>			
05/09/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 45	34
<u>«Navi da crociera, fumi tossici»</u>			

Livorno

04/09/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	35
<u>Regione Toscana: Porti, logistica, cantieri, tre bandi per salute e sicurezza</u>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/09/2019	Ancona Today		36
<u>Quattro crociere in una settimana con 7.100 passeggeri, nel 2019 100mila croceristi</u>			
04/09/2019	FerPress		38
<u>Porto Ancona, quattro crociere in una settimana con 7.100 passeggeri</u>			
04/09/2019	Il Nautilus		40
<u>PORTO DI ANCONA: quattro crociere in una settimana con 7.100 passeggeri</u>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/09/2019	La Provincia di Civitavecchia		42
<u>Grasso: "Una nuova pagina nei rapporti con l'Adsp"</u>			

04/09/2019	La Provincia di Civitavecchia		43
	Rtc e Enel: l' Authority accende i riflettori		
04/09/2019	La Provincia di Civitavecchia		44
	Bloccati a bordo del tragheto: il Codacons vicino ai passeggeri		

Salerno

05/09/2019	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 24	<i>Diletta Turco</i>	45
	Dragaggi al porto «sorvegliati speciali» convenzione tra l' authority e l' Arpac		
04/09/2019	FerPress		46
	Arpac Campania monitora effetti ambientali delle operazioni dragaggio fondali per Porto Salerno		
04/09/2019	Gazzetta di Salerno	<i>PIETRO PIZZOLLA</i>	47
	Porto di Salerno: Arpac monitora effetti ambientali delle operazioni di dragaggio.		
04/09/2019	Ildenaro.it		48
	Porto di Salerno, intesa con Arpac: saranno monitorati gli effetti ambientali delle operazioni di dragaggio		
04/09/2019	Informare		49
	L' ARPAC monitorerà il rumore e le emissioni prodotti dalle operazioni di dragaggio nel porto di Salerno		
04/09/2019	Informazioni Marittime		50
	Accordo Arpac-porto per i dragaggi di Salerno		
04/09/2019	Salerno Today		51
	Dragaggio dei fondali del porto, l' annuncio di Messineo: "Si parte a novembre"		

Brindisi

05/09/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 10	<i>Domenico Palmiotti</i>	52
	ArcelorMittal: bene il decreto, ma scatta l' allarme sul carbone		
05/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 10		54
	Il sindaco irremovibile: diremo «no» al carbone per l' ex-Ilva a Brindisi		
05/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 34		55
	Carbone in porto per Arcelor Mittal Sostegno bipartisan al «No» di Rossi		
05/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 34		56
	«Mettiamoci alle spalle l' era di quel minerale»		
05/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 34		57
	«Non si ritorni indietro di venti anni»		
05/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 34		58
	«Decarbonizzazione d'accordo, ma basta coi vecchi slogan»		
05/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 34		59
	Movimento Cinquestelle «Bene il rifiuto, ma non basta»		
05/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 34		60
	«Schiaffo alla città Pronti a qualsiasi manifestazione»		
05/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	<i>ROBERTA GRASSI</i>	61
	Rivolta contro il carbone: coro di no allo sbarco per l' acciaieria di Taranto		
05/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10		63
	«Non permetteremo un ritorno al passato» Fronte unico da maggioranza e opposizione		
05/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	<i>FRANCESCO TRINCHERA</i>	65
	Sindacato prudente sulle scelte «Tutelare l' ambiente e il lavoro»		
05/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11		66
	IL NEMICO ALLE PORTE UNISCE LA CITTÀ		
04/09/2019	Brindisi Report	<i>MAR.ORL</i>	68
	Coro di "no" al carbone di Arcelor Mittal nel porto di Brindisi		

05/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 35	70
<hr/>		
04/09/2019	Brindisi Report	MAR.ORL 71
<hr/>		
Salvataggio cantieri Cbs -Damarin: presentata domanda concessione		

Olbia Golfo Aranci

05/09/2019	La Nuova Sardegna Pagina 7	72
<hr/>		
Porti turistici, Frongia: «Solo spese razionali»		
04/09/2019	Ansa	73
<hr/>		
Porti turistici, "spendere bene risorse"		
04/09/2019	Sardinia Post	74
<hr/>		
Porti turistici, monitoraggio Regione: verso una legge per gli 80 approdi sardi		

Cagliari

04/09/2019	FerPress	75
<hr/>		
Porto Canale Cagliari: Filt, fatto accordo cigs ora investimenti e nuova occupazione		
04/09/2019	FerPress	76
<hr/>		
Porto Canale di Cagliari: Tarlazzi (Uiltrasporti), ora si realizzi un nuovo futuro		
04/09/2019	Il Nautilus	77
<hr/>		
Porto Canale: al Ministero del Lavoro firmato accordo Cassa integrazione lavoratori		
04/09/2019	Messaggero Marittimo	Redazione 78
<hr/>		
Tarlazzi: ora si realizzi un futuro per il porto di Cagliari		

Messina, Milazzo, Tremestieri

05/09/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 30	79
<hr/>		
Authority, il verdetto nel 2020		

Catania

05/09/2019	La Sicilia Pagina 15	80
<hr/>		
«Caronte: stop ai licenziamenti, il lavoro c' è»		
04/09/2019	FerPress	82
<hr/>		
Porto Catania: Filt, assicurare salario addetti Caronte&Tourist e avviare confronto		
04/09/2019	Informare	83
<hr/>		
Al porto di Catania sit in di protesta per il taglio di 20 posti di lavoro della Caronte & Tourist		
04/09/2019	LiveSicilia	84
<hr/>		
Il gruppo perde committente Licenziati venti lavoratori		
04/09/2019	New Sicilia	85
<hr/>		
Porto di Catania, la Caronte and Tourist licenzia 20 lavoratori: sit-in di protesta al porto		
04/09/2019	New Sicilia	86
<hr/>		
Porto di Catania, sit-in di protesta per i licenziamenti alla Caronte and Tourist. Colombo: "Va trovata una soluzione"		
04/09/2019	The Medi Telegraph	87
<hr/>		
Allarme Cgil: "Assicurare il salario agli addetti della Caronte & Tourist"		

Trapani

05/09/2019	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 16	88
<hr/>		
Porto, arriva la nave ma manca l' autobus		

Focus

04/09/2019	Portnews	<i>di Marco Casale</i>	89
<hr/>			
05/09/2019	Corriere della Sera Pagina 6	<i>LORENZO SALVIA</i>	90
<hr/>			
05/09/2019	Il Fatto Quotidiano Pagina 4	<i>Carlo Di Foggia</i>	91
<hr/>			
04/09/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	93
<hr/>			
04/09/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	94
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Il Tempo delle Donne
Renato Zero:
io narratore inquieto
di **Barbara Visentin** a pagina 41



Domani su 7
L'11 Settembre:
voci e storie
dalla tragedia
di **Micol Sarfatti**
a pagina 16



IL GOVERNO M5S-PD-LEU

Via al Conte bis, ecco la squadra

Oggi il giuramento. Ventuno ministri, 7 donne, età media 47 anni. Zingaretti: ora basta odio

FORZA E DEBOLEZZA DI UN'ALLEANZA

di **Antonio Polito**

Il secondo governo Conte ha meno consenso popolare e più coesione politica del primo. Quello nacque quasi a furor di popolo, ma sulla base di un ribaltone delle alleanze (Salvini lasciò il centro-destra). Questo nasce in Parlamento, ma le forze che lo compongono non sono oggi maggioranza nel Paese. Però il Conte 2 mette insieme due elettorati più vicini e compatibili tra di loro, come ha dimostrato anche il sondaggio su Rousseau. E soprattutto archivia il contratto, fonte di tutti i guai del Conte 1, perché voleva sommare due liste della spesa con un solo pagatore. Il premier Conte smette dunque di fare il notaio, o al massimo l'avvocato del popolo, e può finalmente fare il premier, senza vice. Gran parte della scommessa dipenderà dalla sua performance.

La conseguenza è un gabinetto senza «leaders». Salvini non c'è più; Di Maio è ridimensionato e stagionato; Zingaretti non partecipa; Renzi continua il riscaldamento a bordo campo. Il più «politico» è Franceschini.

continua a pagina 26

L'esecutivo

Legenda: M5S Pd Leu tecnico

 Ministro Affari Esteri e Coop. internaz. LUIGI DI MAIO 33 anni, 5 Stelle	 PRESIDENTE DEL CONSIGLIO GIUSEPPE CONTE (55 anni)	 Ministro per i rapporti con il Parlamento FEDERICO D'INCA 43 anni, 5 Stelle
 Ministro dell'Interno LUCIANA LAMORGESE 66 anni, tecnica	 Ministro innovazione PAOLA PISANO 42 anni, 5 Stelle	 Sottosegretario alla presidenza del Consiglio RICCARDO FRACCARO 38 anni, 5 Stelle
 Ministro della Giustizia ALFONSO BONAFEDE 43 anni, 5 Stelle	 Ministro Pubblica amministrazione FABIANA DADONE 35 anni, 5 Stelle	 Ministro Affari regionali e autonomie FRANCESCO BOCCIA 51 anni, Pd
 Ministro della Difesa LORENZO GUERINI 52 anni, Pd	 Ministro Infrastrutture e Trasporti PAOLA DE MICHELI 46 anni, Pd	 Ministro per il Sud GIUSEPPE PROVENZANO 37 anni, Pd
 Ministro dell'Economia e Finanze ROBERTO GUALTIERI 53 anni, Pd	 Ministro Lavoro e Politiche Sociali NUNZIA CATALFO 52 anni, 5 Stelle	 Ministro Sport e Politiche Giovanili VINCENZO SPADAFORA 45 anni, 5 Stelle
 Ministro Sviluppo Economico STEFANO PATUANELLI 45 anni, 5 Stelle	 Ministro dell'Istruzione Università LORENZO FIORAMONTI 42 anni, 5 Stelle	 Ministro Pari Opportunità e Famiglia ELENA BONETTI 45 anni, Pd
 Ministro delle Politiche agricole TERESA BELLANOVA 61 anni, Pd	 Ministro dei Beni culturali e turismo DARIO FRANCESCHINI 60 anni, Pd	 Ministro per gli Affari europei VINCENZO AMENDOLA 45 anni, Pd
 Ministro dell'Ambiente SERGIO COSTA 60 anni, 5 Stelle	 Ministro della Salute ROBERTO SPERANZA 40 anni, Leu	

Parte il Conte bis. Presentata la squadra di governo. La coalizione giallorossa formata da Cinque Stelle, Pd e Leu. I ministri sono ventuno, sette le donne. L'età media, quarantasette anni. Oggi il giuramento davanti al presidente della Repubblica Sergio Mattarella. «Ora basta odio», dice il segretario dem Nicola Zingaretti. Dai mercati segnali di fiducia.

da pagina 2 a pagina 13

DI MAIO AGLI ESTERI

Quelle gaffe da dimenticare

di **Gian Antonio Stella**

Errolino sempre-in-piedi, al secolo Luigi Di Maio, ce l'ha fatta. Buttato giù dal voto in Abruzzo, in Sardegna, in Basilicata, in Piemonte e alle Europee, a Ferragosto pareva esser finito kappà una volta per tutte.

continua a pagina 26

LONDRA DOPPIA SCONFITTA PER JOHNSON

No alla Brexit senza accordo e niente voto

di **Luigi Ippolito**

Contro nel Parlamento del Regno Unito. I deputati hanno votato per approvare la legge che chiede il rinvio della Brexit, prevista per il 31 ottobre. Il premier Boris Johnson che esce sconfitto adesso vuole cambiare la legge elettorale.

a pagina 14

LETTERA SUL CASO FADIL

«Una storia di calunnie»

di **Marina Berlusconi**

Una riflessione relativa al modo in cui la terribile vicenda della morte di Imane Fadil è stata gestita credo sia giusto farla... e più in generale, sulla cultura dell'allusione.

a pagina 22

GIANNELLI



IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Ministro, o mio ministro, ho cercato e ricercato il suo nome tra i componenti del Conte alla rovescia. Non trovandolo, ho sperato in un errore. Trattandosi di Lei, caro Toninelli, converrà che non era una speranza mal riposta. Quel Patuanelli, ho pensato, non è che sarà lui, almeno per metà? Ma alla fine ho dovuto arrendermi alla dura prosa dei fatti. Quando dicevano che questo governo avrebbe abbassato i Toni, alludevano a Lei. Gli altri maggiori toninelli che avevano preso una sbendata per l'Uomo Nero l'hanno sfangata: Conte è rimasto al suo posto, Bonafede pure, e Giggino International è stato addirittura catapultato sul pianeta delle feluche. Ha pagato quasi soltanto Lei, che in quel governo di dilettanti e di truci ha svolto al meglio il compito non facile di portare

Toni per sempre

una ventata involontaria di buonumore. Mi mancheranno i suoi tunnel del Brennero, le sue profezie sulla rinascita di Genova in pochi mesi o al massimo anni, i suoi appelli a favore dell'auto elettrica pronunciati al volante di un Suv diesel. Mi mancherà Lei, signor ministro, con la sua specchiata incompetenza e il suo impegno genuino nell'esploreare l'ignoto e nello stupirsi ogni volta. Molti di noi, nella vita, hanno i loro momenti Toninelli, in cui ci sbattiamo e ci concentriamo senza cavare un ragno dal buco e nemmeno dal tunnel. Ora lei paga il conto per tutti e il prezzo che le vorrebbero imporre è l'oblio. Ma sa che cosa le dico? La rimpiangeremo. O addirittura la richiameremo. Anche se adesso sembra impossibile forse persino a Lei.

9 771120 438108

La nave di Tesco

Camilla Baresani
Gelosia

Da oggi in libreria

HERNO



L'Antifrode europea: in Italia 4 mila truffe all'Ue, dalla pastorizia agli hotspot
Nella gestione dei fondi solo Spagna, Romania e Polonia fanno peggio di noi



ristora
INSTANT TEA

il Fatto
Quotidiano
 NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT TEA

Giovedì 5 settembre 2019 - Anno 11 - n° 244
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00
 Spedizione abb. postale D.L. 352/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

CONTE-2 Di Maio (Esteri) e Franceschini (Mibact) capi-delegazione
È nato il governo più giovane:
10 ministri M5S, 9 Pd, 7 donne

■ L'età media è di 47,4 anni: un record nella storia repubblicana (nel Salviniano era 50 anni). 6 ministri del Nord, 4 del Centro, 11 del Sud. Una quota rosa ogni 3

DE CAROLIS E ZANCA A PAG. 2-3



Under 40 P. Pisano, G. Provenzano

EUROPA Oggi arriva la nomina del nuovo Commissario italiano
Gentiloni alla Ue cerca sconti e spera in Ursula e Lagarde

■ L'ex presidente del Consiglio dovrebbe essere nominato da Conte (forse agli Affari economici). La futura presidente della Bce si presenta all'Europarlamento

CANNIÒVÈ E FELTRI A PAG. 6-7



Alla prova del Fatto

di MARCO TRAVAGLIO

Pare un secolo, ma era solo un mese fa: il 5 agosto Salvini strappava la fiducia in Senato sul di Sicurezza e si apprestava a marciare alloggiate il giorno 7 sui 55Stelle votando alla Camera le mozioni pro Tav col Pd&Fli. Poi, P8, la mossa volpina di rovesciare il governo per andare al voto e governare con "pieni poteri". Ora, 27 giorni dopo, si aggira insalutato ospite per la Val Padana ululando alla luna contro il complotto mondiale ai suoi danni, mestamente agghindato di magliette con la scritta "Polizia locale", che presto cederanno il posto alle divise da metronotte. Intorno a lui, i volti sgomenti dei suoi giannizzeri che un mese fa ingrassavano nei ministeri, con uffici damascati, poltrone in pelle umana, auto blu, scorte, inchini, salamelecchi, tartine, interviste, starlette Rai e tutto il cucuzzaro del potere. E ora, senza sapere il perché, si ritrovano digiuni e disoccupati, spogli e nudi come mamma li ha fatti (maluccio, se non ricordiamo male). Conte e Di Maio, vittime designate dell'astuto Cazzaro Verde, lo salutano con affettuosi bacioni da Palazzo Chigi e dalla Farnesina. E il Pd, che l'altroieri ha vinto le sue prime elezioni dopo 13 anni ma tra gli iscritti a un altro partito, lo ringraziano sentitamente per l'insperato ritorno al governo. Noi, da cittadini democratici e da antichi sostenitori dell'incontro fra un centrosinistra rinnovato e un M5S maturato, gli siamo grati per averlo reso possibile con la sua spettacolare autodistruzione. Ma siamo un giornale libero, cioè critico e rompipalle, e continueremo a esserlo. Quindi tratteremo il Conte-2 come gli altri governi, senza pregiudizi negativi né positivi: applausi se farà bene, fischi se farà male.

La partenza ha luci e ombre: un premier capace e perbene; un programma ambizioso, ma ancora troppo vago; una squadra giovane (la più giovane della storia), incensurata, con novità di eccellenza come la Pisano all'Innovazione, Provenzano al Sud, Patuanelli al Mise, Catalfo al Lavoro; un po' di usato sicuro come Bonafede alla Giustizia, Costa all'Ambiente e Gentiloni alla Ue; e molte incognite tutte da scoprire, tipo la prefetta Lamorgese all'Interno (perché non Minniti?) e Gualtieri all'Economia (cui non giova l'imbarazzante endorsement di Lady Bce). Li attendiamo al varco, cioè alla prova dei fatti. Formeremo un governo-ombra del Fatto, con le nostre firme distribuite per competenze sui vari dicasteri, per giudicare i ministri all'opera (oggi Montanari inizia col triste remake di Franceschini al Mibact). Non chiamarsi Salvini, Bongiorno, Fontana, Centinaio, Rixi e Siri aiuta. Ma il meno peggio non basta: alla lunga, apre (o riapre) la strada al peggio.



Bacioni
da Palazzo Chigi

DI FOGGIA, MANTOVANI, MARRA, PALOMBI E RODANO DA PAG. 4 A PAG. 8

Marco Revelli
 "Un governo di salute costituzionale: guai a gettare l'occasione"

TRUZZI A PAG. 10

A VOLTE TORNANO: FRANCESCHINI AL MIBACT È GIÀ STATO IL PEGGIORE

TOMASO MONTANARI A PAG. 13

Le nostre pagelle
 I promossi e bocciati della crisi di governo più pazza del mondo

D'ESPOSITO A PAG. 9



MONICA E VINCENT Amori reversibili, tipo Di Maio e Salvini
Tappeto rosso, anzi Rousseau

di SELVAGGIA LUCARELLI

Dal rosso al Rousseau, dal tappeto di Venezia alla piattaforma grillina, è stata una settimana di votazioni. C'è chi decideva nuove alleanze e chi commentava vecchie alleanze dando pagelle sui red carpet. E se sulla nuova alleanza Di Maio-Zingaretti se ne sono dette tante, sull'ex alleanza Bellucci-Cassel, purtroppo, se ne sono dette ancora di più. Il pre-



testo è stata la proiezione aggiornata del vecchio film con Monica e Vincent *Irreversibile* al Festival del cinema. I due si sono separati nel 2013, lui ha avuto una figlia dalla nuova moglie che ha 22 anni, lei ha avuto una relazione con uno scultore di 18 anni più giovane. Insomma, nessuno dei due è sulle chat room notturne mangiando vaschette di gelato con i calzoncini antisivolo. A PAGINA 21

La cattiveria

Diciassette mangia solo patatine e diventa cieco. Con i popcorn qualcuno è diventato muto

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

UN DAVIS DEL 1985
L'album inedito (e incompiuto) del grande Miles

BIONDI A PAG. 23

1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



MAGELLANO di Gianluca Barbera

IN EDICOLA A € 9,90

il Resto del Carlino Fondato nel 1885

GIOVEDÌ 5 settembre 2019 | € 1,60 | Anno 134 - Numero 210 | Anno 20 - Numero 244 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA

ristora INSTANT TEA

IMOLA, LA NUOVA ASSESSORA «Mi spenderò per la città»

Servizi In Cronaca di Imola



BOLOGNA Ha ucciso e bruciato l'ex fidanzata: preso il killer

MALAVASI e TEMPERA A pag. 16

ristora INSTANT TEA

Ecco la squadra di Giuseppe II

Ventun ministri: 10 M5s, 9 Pd, 1 Leu, 1 tecnico. È il governo più giovane della storia Oggi il giuramento. Mattarella: espressione della maggioranza in Parlamento

Servizi Da pag. 2 a pag. 9

CONVIVENZA DIFFICILE

DUE ANIME DIVERSE

di RAFFAELE MARMO

SE IL TASSO di riformismo si misura «anche» dall'aver «nemici» a sinistra, il governo che nasce, almeno a un primo sguardo, è tutto fuorché un esecutivo riformista. In Parlamento non ci sarà nessuna opposizione di sinistra. A pagina 2

LIBERTÀ DI STAMPA

UN GARANTE AL QUIRINALE

di MASSIMO DONELLI

SE ALLA FINE di una grave crisi politica il presidente della Repubblica prende la parola solo per ringraziare i giornalisti ed esaltare il valore della libera stampa vuol dire che c'è un problema. A pagina 9

AUGURI QUESTI UOMINI E QUESTE DONNE DA OGGI GUIDANO L'ITALIA SPERIAMO PER LORO. E PER NOI. Grid of 21 minister portraits with names and parties.

I VOTI DELLA CRISI

Le pagelle del decano Casini «Salvini bocciato, Franceschini da 9»

Servizio A pagina 8

DUELLO SUL DRESS CODE

«Mamme e prof non portino la minigonna» La scuola si divide

PASSERI e BOGONI A pagina 12

IL GIALLO DI PIACENZA

La sorella di Elisa «Lui l'ha rapita, ma è ancora viva»

MISALE A pagina 11

menghi Loreto (AN) www.menghishoes.com



LA DIVA A VENEZIA Gong Li, dalla Cina con splendore



BOGANI A pagina 25

MEZZO SECOLO FA Chitarra e batteria, la messa beat



DE BIASE A pagina 13

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE. CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA. REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI. SUSTENIUM PLUS EDIZIONE ESTATE. SUSTENIUM MAGNESIO POTASSIO.





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 21737,80 +1,58% | SPREAD BUND 10Y 149,30 -6,90 | €/S 1,1018 +0,74% | BRENT DTD 60,82 +4,72% | Indici&Numeri → PAGINE 28-31

Europarlamento
Lagarde (Bce):
politica espansiva,
ma attenzione
agli effetti collaterali

Da Bankitalia
Panetta designato
rappresentante
dell'Italia
nel board Bce



Presidente designata della Bce. La francese Christine Lagarde

Beda Romano
— a pagina 7

Carlo Marroni
— a pagina 7



Via al Conte due, obiettivo l'Europa

IL NUOVO GOVERNO

Oggi il giuramento: 21 ministri
10 M5S, 9 Pd, un tecnico e
uno a Leu. Lunedì la fiducia

Lamorgese all'Interno,
Di Maio agli Esteri
Bocca: ora crescita al centro

I mercati festeggiano:
Piazza Affari sale dell'1,58%,
spread sotto quota 150

Al via il Conte-2. Il premier incaricato ha sciolto ieri al Quirinale la riserva e presentato la lista dei 21 ministri del nuovo esecutivo: 10 M5S, 9 Pd, 1 di Leu e un tecnico. Questa mattina il giuramento, poi il primo Consiglio dei ministri. Tra le priorità, una nuova stagione nella politica estera e per i rapporti con Bruxelles. Tra i dicasteri di peso, al Mev va Gualtieri, Lamorgese al Viminale, Di Maio agli Esteri, Patuanelli allo Sviluppo, Bocca (Confindustria): la crescita ora tocca al centro dell'azione di governo. I mercati brindano: Piazza Affari +1,58%, spread BTP-Bund in calo a 148 punti, il decennale del Tesoro ha aggiornato il minimo storico allo 0,80%. — a pagina 2-3

I NUOVI MINISTRI



ROBERTO GUALTIERI
59 anni, esponente di punta del Pse ed europarlamentare PD

ECONOMIA
Gualtieri, lo storico del Pd apprezzato a Strasburgo. Ha guidato la battaglia contro i vincoli sugli Npl



STEFANO PATUANELLI
46 anni, attivista della prima ora capogruppo al Senato PD

SVILUPPO ECONOMICO
Patuanelli, eredita le crisi di Di Maio e guiderà la svolta dell'industria verso la sostenibilità



MUNZIA CATALFO
52 anni, senatrice e presidente della commissione Lavoro PD

LAVORO
Catalfo, la prima firmataria del ddl sul salario minimo diventa la sentinella del reddito di cittadinanza

Torna Industria 4.0 nel programma Rifiuti, prima grana

IL PROGRAMMA

Autonomia differenziata: più spazio al modello soft proposto dall'Emilia

Riapre il cantiere previdenza su quota 100 e pensioni di garanzia per i giovani

Ridurre le tasse sul lavoro a «ostale vantaggio» dei lavoratori: Individuare una giusta retribuzione; rafforzamento di Industria 4.0 emulare per le Pmi. Il capitolo «lavoro e impresa» diventa un po' più nutrito nelle linee programmatiche del governo. Si riapre il cantiere della previdenza. La mina dello smaltimento rifiuti. Fotini e Tucci — a pag. 4

POLITICA 2.0

PIL, NORD E SICUREZZA: SFIDA A SALVINI

di **Lina Palmerini**

Il governo nato ieri, che oggi giurerà al Quirinale, ha un unico punto programmatico: la sfida a Salvini. Si può dire che il Conte bis si è formato con la principale «ragione politica» di proseguire la legislatura ed evitare le elezioni anticipate per fermare l'onda leghista e quindi la sua agenda è fortemente condizionata da alcuni temi. — a pagina 3

LA NOMINA

Oggi Gentiloni commissario Ue

Gerardo Pelosi — a pag. 3

PIANO DEL BIG AMERICANO PER UN GRUPPO DA 20 MILIARDI



Il colosso americano. Alcuni ascensori installati dal produttore statunitense Otis Elevator Company sulla Tour Eiffel a Parigi

Otis e Schindler, maxi polo degli ascensori

Carlo Festa e Mattio Meneghello — a pagina 13

PANORAMA

BREXIT

Johnson battuto:
approvata la legge
contro il no deal

Schiaffo dei Comuni al premier britannico Boris Johnson: approvata la legge contro l'uscita del Paese dalla Ue il 31 ottobre senza accordo. Dura replica di Johnson, che ha risultato di non volere rinviare e ha presentato una mozione che chiede lo scioglimento della Camera e lo svolgimento di elezioni anticipate il 15 ottobre. — a pagina 19

NOMINE

Consob, Mauro Nori
è il nuovo direttore generale

Mauro Nori è il nuovo direttore generale della Consob. Laureato in giurisprudenza a Firenze, è stato Dg dell'Impe del 2009 al 2015 nonché di vice capo di Gabinetto del ministero dell'Economia. Attualmente è consigliere della Corte dei Conti. — a pagina 17

LAVORO

Metalmeccanici,
la richiesta è
un aumento
di 153 euro lordi

Claudio Tucci — a pag. 8

MEDIASET

Mediaset, polo europeo ok
Vivendi promette battaglia

Il via libera, in Italia e Spagna, è arrivato. Ma l'ok al progetto Media For Europe (Mfe) di Mediaset è stato accompagnato da virulenti botte e risposta fra il gruppo di Cologno e il socio Vivendi, pronto ad azioni legali. — a pagina 15

DOMANI IN SCILDA

How to Spend It: Giappone,
un viaggio da Kyoto a Tokyo

Su How to Spend It, «ispirazione Giappone, un viaggio da Kyoto a Tokyo». Cambiare orizzonte è sempre un storia, un cataclisma che fa vacillare quel che si è, per scoprire quello che ancora può diventare. — a 0,50 euro oltre al quotidiano

linea light group

i-LED MADE IN ITALY

Everything comes from our story

Linea Light Group progetta, produce e realizza ogni lampada in Veneto, attraverso una solida cultura industriale mediata dalla saggezza artigianale.

Derby Fontanafredda
Offica diffusa di design e L'UOI controllato

Awarded with
linealight.com

Per le pagelle fiscali facoltative servono fondi per 800 milioni

DICHIARAZIONI

Categorie in pressing, ma sono necessarie risorse e un intervento legislativo

La facoltatività delle pagelle fiscali per le partite Iva chiesta da commercialisti e altri professionisti richiede 700-800 milioni di euro di coperture. Una stima a cui si arriva

partendo dalla maggiore base imponibile di 2,1 miliardi emessa nell'ultimo anno degli studi di settore.

Inoltre la disappacificazione degli Ipa per il primo anno deve necessariamente passare da un intervento legislativo quando manca meno di un mese alla scadenza per i versamenti d'imposta. Resta comunque forte il pressing delle categorie che chiedono al nuovo Governo di intervenire al più presto.

Mobili e Parente — a pag. 21

CONTROLLI

Un piano su misura per le attività di revisione

Cavalluzzo e Martignoni — a pag. 23

MAURIZIO FAVA GUIDERÀ IL DIPARTIMENTO DI HARVARD

È italiano lo psichiatra più importante d'America

di Riccardo Barlaam

Dalle colline di Valdarno, la terra del Marzotto, ai prati verdi del campus di Boston, tra scienziati e premi Nobel, il professor Maurizio Fava il primo ottobre sarà nominato direttore del dipartimento di Psichiatria del Massachusetts General Hospital, che è

l'ospedale dell'Università di medicina di Harvard. Considerato il dipartimento numero uno negli Stati Uniti dalle classifiche delle università. Un italiano, dunque, sarà lo scienziato più importante nella psichiatria americana.



— continua a pagina 20

nòva.tech



Turismo, i siti web
che danno valore ai territori

Turismo e sostenibilità. Sono sempre più su Internet le piattaforme che hanno l'obiettivo di arginare l'impatto negativo dell'over-tourism puntando a nuove fonti dai grandi flussi turistici, fuori stagione, coinvolgendo cooperative locali. Il fine anche il favorire ricadute positive, non solo finanziarie ma anche sociali, sui territori. **Alessia Maccaceri** — a pag. 26



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 5 settembre 2019 € 1,20

S. Teresa di Calcutta
Anno LXXV - Numero 244

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

Benetton, altro guaio in autostrada

La Corte dei Conti: danno erariale da 600 milioni per la concessione della Brescia-Padova. Sotto accusa l'Anas che allungò la validità della A4 in cambio di lavori importanti mai fatti

IL TEMPO di Oshø

Finché c'è la Salute c'è Speranza (e i voti di LeU)

Fondato → a pagina 7

■ Anas ha fatto un altro regalo alla famiglia Benetton, concedendo la proroga della concessione autostradale a una loro impresa, a patto di realizzare una tratta che nei fatti non è stata ancora realizzata. E ora l'ex consiglio di amministrazione dell'Azienda nazionale autonoma per le strade si ritrova a dover rispondere di un danno erariale pari a poco meno di 600 milioni.
Di Corrado → a pagina 3

Nasce il Conte bis

Arriva la lista degli incarichi

Premier battuto Di Maio riesce a blindare i suoi



Di Majo → a pagina 4

Niente sottosegretario ai Dem E Zingaretti perde pure la sua ultima battaglia

Frasca → a pagina 5

Designazioni a sorpresa

Dadone, Catalfo, Pisano Ministre «last minute»

Solimene → a pagina 6

Botte da orbi Malagò-Sabelli

Al Coni è scoppiata la guerra dei biglietti

Alcamo → a pagina 9

Ecco la mappa degli insediamenti: Trevi il quartiere più popolato, seguono Monte Mario e Tiburtino

La Capitale dei campi rom abusivi: sono 338!

La ricostruzione nel Lazio

Fondi del sisma mai usati Indaga la magistratura

→ a pagina 14

■ Sono sei i villaggi autorizzati. E dieci quelli tollerati. E ci sono «338 insediamenti spontanei non autorizzati». A Roma, tra campi legali e accampamenti illegali, vivono circa 5.500 persone. Tra queste, oltre 1600 non hanno ancora compiuto 18 anni. E il Viminale a elaborare i dati relativi agli «insediamenti di comunità rom, sinti e caminanti».
Ossino → alle pagine 16 e 17

Spazi per 180mila metri quadri A Roma arriva l'invasione dei centri commerciali

Verucci → a pagina 19



AIUTACI ANCHE TU!! SOSTIENI LA CASSETTA

La cassetta dei gatti è in via dei Rocciatori, 64 Roma tel 335.6787207

www.lacasettadeigatti.org
info@lacasettadeigatti.org

Se vuoi aiutarci con una donazione, puoi farlo tramite bonifico bancario sul c/c 40284724

IBAN: IT85C062300320500040284724 oppure tramite PAYPAL

di Maurizio Costanzo

IL DIARIO

M ha incuriosito una dichiarazione di Brad Pitt alla Mostra del Cinema di Venezia. In sintesi, ha detto: «Mi definiscono un sex symbol, ma la cosa mi imbarazza...». Parola più, parola meno. In realtà lui è un sex symbol e mi imbarazza pensare a quanti non lo sono neanche un po' e da tali si comportano o si immaginano di essere. Pensate per un attimo ai bulletti che si aggirano con aria di superiorità nelle movida delle città di tutto il mondo. Imparino da Brad Pitt. Ma Pitt ha detto un'altra cosa: «Mi sento un miracolato perché non sapevo fare niente e sono diventato attore». Caro Brad, le faccio moltissimi complimenti, lei è più intelligente di quello che pensassi. Insegri a molti come si fa a non atteggiarsi super-uomini.

Giovedì 5 Settembre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 209 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano
* Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,50

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

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



CORTE DI GIUSTIZIA
Ue, attestato automatico di esecutività per i pignoramenti
Ciccia Messina a pag. 25

FONDO MONETARIO
I paradisi fiscali nascondono 800 mld di dollari di evasione
Rizzi a pag. 26

CORRISPETTIVI
Se manca il registratore telematico ok all'invio in Xml
Poggiani a pag. 27

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Pignoramenti veloci - La sentenza della Corte di giustizia europea
Lavoro - Il decreto su rider e Whirlpool
Hard Brexit - Le linee guida della Commissione europea per venire incontro alle imprese
10 ONLINE

Claudio Velardi: sarà un governo di decantazione
La gente infatti è stanca di risse. Vuole la normalità
Alessandra Ricciardi a pag. 7



La Ue si prepara all'hard Brexit

La Commissione ha pubblicato una lista di controllo per aiutare le imprese che commerciano con l'UK. Chiesti adeguamenti tecnici per trasporti, pesca e bilancio

La Commissione europea ha pubblicato ieri una lista di controllo dettagliata per aiutare le imprese europee che commerciano con il Regno Unito ad ultimare i preparativi in caso di hard Brexit. Inoltre la Commissione spinge verso adeguamenti tecnici per trasporti, pesca e bilancio dell'Ue per il 2020, in vista di una possibile uscita del Regno Unito senza un accordo. Attenzione all'aliquota tariffaria preferenziale.
Proseio a pag. 24

Salvini è finito fuori dal ring. L'unica possibilità di rivincita sono le regionali



Matteo Salvini dovrà rassegnarsi: le sue doti di comunicatore non potranno fornirgli la centralità di cui ha goduto per mesi. Per ora il Capitano avrà una sola strada da seguire: l'opposizione. A scrollare Salvini da una prospettiva che già oggi i pessimisti indicano nei rimanenti quattro anni, saranno le prossime regionali. Il Capitano è convinto di dare il meglio di sé in questi appuntamenti, come finora è successo in più occasioni. E poi ritiene che consistenti fette di elettori di Pd e M5s si allontaneranno dai rispettivi partiti e pensa che nuove misure dell'esecutivo in tema di clandestini e sicurezza sollevano fra gli elettori nostalgia per lui.
Maffi a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO
Nell'attività economica privata, il benchmarking (test di controllo comparativi) serve a introdurre, nelle pratiche produttive e gestionali, il meglio che la concorrenza sta già applicando. Nella gestione pubblica invece nessuno prende lo ius che funzionano. Ad esempio il Tribunale di Torino aveva ridotto il numero della cause giocate ma quanto tribunale non è stato preso come esempio dagli altri. Adesso il comune milanese di Cusano Boscone ha recuperato 816.597 euro chiedendoli ai furbetti delle manse, gente che non aveva diritto al sussidio ma ne beneficiava. Un tempo, anche chi veniva scoperto, poi non pagava, subiva di poterla fare franca. Il Comune invece adesso ha attuato 6.614 procedure esecutive e cautelari con 4.791 fermi amministrativi, 1.768 pignoramenti, 39 procedure concorsuali e 16 insolventi, per cui i rendimenti hanno sceso. E i soldi pubblici sono andati ai veri bisognosi. Che si vuole o generalizzare queste pratiche efficienti e giuste? Il senso del dovere. Che però è raro perché non viene mai premiato, dato che, o è, o non è.

DI SKY
Le ricette di Gambero Rosso sulla piattaforma Fluid content
a pag. 17

people. our passion

Alternanza
Business to Work
Formazione
Outplacement
Outsourcing
Politiche Attive
Ricerca e Selezione
Somministrazione Lavoro
Tirocini

EUROINTERIM
Agenzia per il Lavoro
eurointerim.it • N. Verde 800 02 03 03

CSI CERT ISO 9001
Aut. Min. Proc. n. 1208-SS del 18.12.2004



1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/II)



MAGELLANO di Gianluca Barbera

IN EDICOLA A € 9,90

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 5 SETTEMBRE 2019 | € 1,60 | Anno 161 - Numero 244 | Anno 20 - Numero 244 | www.lanazione.it

NAZIONALE

ristora
INSTANT TEA

MASSA, UDIENZA CON PROTESTA SHOW. PARLA L'ESCORT

Processo a don Euro «Con lui nel locale hard»

NUDI ■ A pagina 16



ristora
INSTANT TEA

Ecco la squadra di Giuseppe II

Ventun ministri: 10 M5s, 9 Pd, 1 Leu, 1 tecnico. È il governo più giovane della storia
Oggi il giuramento. Mattarella: espressione della maggioranza in Parlamento

Servizi ■ Da pag. 2 a pag. 9

CONVIVENZA DIFFICILE

DUE ANIME DIVERSE

di RAFFAELE MARMO

SE IL TASSO di riformismo si misura «anche» dall'«avere nemici» a sinistra, il governo che nasce, almeno a un primo sguardo, è tutto fuorché un esecutivo riformista. In Parlamento non ci sarà nessuna opposizione di sinistra.

■ A pagina 2

LIBERTÀ DI STAMPA

UN GARANTE AL QUIRINALE

di MASSIMO DONELLI

SE ALLA FINE di una grave crisi politica il presidente della Repubblica prende la parola solo per ringraziare i giornalisti ed esaltare il valore della libera stampa vuol dire che c'è un problema.

■ A pagina 9

AUGURI QUESTI UOMINI E QUESTE DONNE DA OGGI GUIDANO L'ITALIA SPERIAMO PER LORO. E PER NOI

I VOTI DELLA CRISI

Le pagelle del decano Casini «Salvini bocciato, Franceschini da 9»

Servizio ■ A pagina 8

DUELLO SUL DRESS CODE

«Mamme e prof non portino la minigonna» La scuola si divide

PASSERI e BOGONI ■ A pagina 9

IL GIALLO DI PIACENZA

La sorella di Elisa «Lui l'ha rapita, ma è ancora viva»

MISALE ■ A pagina 11

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



LA DIVA A VENEZIA

Gong Li, dalla Cina con splendore



BOGANI ■ A pagina 25

MEZZO SECOLO FA

Chitarra e batteria, la messa beat



DE BIASI ■ A pagina 13

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA



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

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI



Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

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

Oggi a € 1,50
con
Scienze
Giovedì
5 settembre 2019
Anno 44 - N°210

la Repubblica

caffè
motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

OGGI IL GIURAMENTO

Conte bis Fusione fredda

Discussioni fino all'ultimo tra Pd e M5S per la scelta dei 21 ministri. Lite tra il premier e Di Maio per il sottosegretario di Palazzo Chigi (alla fine la spunta il leader grillino)

**Lo spread al minimo
Irpef, intesa sul taglio**

di Amato, Casadio, Ceccarelli, Ciriaco, Cuzzocrea, D'Argenio De Marchis, Lopapa, Messina, Patucchi, Puledda e Vitale



▲ Il premier incaricato Giuseppe Conte al Quirinale incontra i media dopo aver annunciato la lista dei ministri

Il commento

Un esperimento al buio

di Stefano Cappellini

Al terzo tentativo, dopo gli accordi mancati del 2013 e del 2018, è infine nato un governo basato sull'intesa tra Movimento 5 Stelle e Partito democratico. I primi due fallirono anche per lo squilibrio di forze e aspettative tra i partiti: nel 2013 era maggioranza il Pd e un M5S in forte ascesa non accettò di fare da stampella in Parlamento a Pier Luigi Bersani: viceversa, nel 2018 i dem umiliati dalle urne si sfilarono dall'intesa per volere dello sconfitto Matteo Renzi. Stavolta, a favorire l'incontro è stata proprio la equa condizione di debolezza, con i grillini prosciugati da un anno e mezzo di subordinazione all'agenda di Matteo Salvini e un Pd in recupero ma non ancora attrezzato a competere per un successo elettorale. Il matrimonio è combinato, addirittura forzato per il bizzoso Luigi Di Maio, ma con un evidente tornaconto comune: fermare la scalata solitaria di Salvini al governo del Paese.

● continua a pagina 25

La crisi più pazza partorisce il governo più imprevedibile. M5S, Pd e Leu danno vita al secondo esecutivo Conte, in una legislatura che comunque va avanti. Perché queste - come ha ricordato Mattarella - sono le regole della Costituzione: «Una volta che, in base alle indicazioni di una maggioranza parlamentare, si è formato un governo, la parola compete al Parlamento e al governo». Ma tra dem e 5 Stelle discussioni fino alla fine per la scelta dei ministri.

● servizi da pagina 2 a pagina 11

Lorenzo Fioramonti

9 Scuola, il neoministro: un miliardo all'Università altrimenti mi dimetto
di **Corrado Zunino**

Luciana Lamorgese

6 Al Viminale la prefetta che assisteva i migranti costringendo i cittadini
di **Piero Colaprico**

Il discorso del presidente

Libera stampa perché è un valore

di Sergio Mattarella

Sono entrato soltanto per salutarvi e ringraziarvi del vostro lavoro e dell'impegno con

cui avete informato i nostri concittadini. Vorrei aggiungere che per me è stato di grande interesse leggere ogni mattina, sui giornali stampati oppure online, o ascoltare la sera in tv, le cronache e le interpretazioni dei fatti da diversi punti di vista. Questo confronto tra prospettive differenti, opinioni diverse e diverse valutazioni, è prezioso per me, come per chiunque. E, ancora una volta, sottolinea l'importanza e il valore della libera stampa. Grazie e buon lavoro.

TOSCANO
L'eleganza è sempre di moda.
www.toscanoaltasartoria.com

I piani contro Francesco

Il Papa: un onore essere attaccato dagli americani

di Paolo Rodari

«Per me è un onore che mi attacchino gli americani». Così Francesco sul volo per Maputo (prima tappa di un viaggio che dopo il Mozambico toccherà anche il Madagascar e le Isole Mauritius) commenta la tesi contenuta nel libro del giornalista francese Nicolas Senez.

● a pagina 14

Domani sul Venerdì

Raffaello il giovane favoloso

il venerdì
RAFFAELLO

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

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

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

NZ



Hong Kong Pechino si piega alla piazza
Addio alla legge sull'estradizione

FRANCESCO RADICIONI - P. 14 - CON UN COMMENTO DI GIANNI RUOTTA - P. 23



Juve Emre Can protesta contro l'esclusione
dalla lista Champions: "Fuori senza motivo"

ANTONIO BARILLA - P. 36



LA STAMPA



GIOVEDÌ 5 SETTEMBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.243 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPELIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN.L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DOB-TO II www.lastampa.it GNN

NEI DICASTERI EQUILIBRIO TRA DEM E M5S, SOLO 7 DONNE SU 21 MINISTRI. OGGI GIURANO AL QUIRINALE. LUNEDÌ IL VOTO DI FIDUCIA

Conte bis, la scommessa è sull'Europa

Gualtieri al Tesoro per aprire una nuova stagione con Bruxelles. Gentiloni probabile vice di Von der Leyen. L'eredità Tav al Pd

LA STRATEGIA DEL COLLE

I POPULISTI NELLA RETE DELLA DC

MARCELLO SORGI

Di più che la bocca, parlavano gli occhi soddisfatti del Presidente Mattarella, quando ieri pomeriggio, dopo la lettura della lista dei ministri del governo Conte-bis, è comparso davanti ai giornalisti: ufficialmente per ringraziare dell'attenzione riservata alla crisi, in realtà per esprimere compiacimento, con un'espressione del viso ben diversa da quella del 23 agosto, dopo il primo, deludente giro di consultazioni al Quirinale. Quello che nasce infatti è un governo che realizza pienamente, con quasi un anno e mezzo di ritardo, il disegno del Presidente della Repubblica, come lo aveva illustrato nel messaggio di Capodanno 2018, prima ancora delle imprevedibili elezioni del 4 marzo che segnarono il trionfo dei 5 stelle e la sconfitta più dura del Pd. In quel "discorso della pagina bianca", come viene ricordato, Mattarella, invece di guardare con sgomento all'avanzata ormai prossima del populismo, si era rivolto a tutti, 5 stelle compresi, invitandoli ad assumere seriamente i compiti che li aspettavano. Una piena legittimazione del Movimento, schierato ancora sulla trincea di un'opposizione durissima. Seguita dall'obiettivo mancato della lunga crisi post-elettorale sfociata nell'esecutivo giallo-verde.

Democristianamente e dall'alto della sua lunga esperienza, Mattarella ha sempre creduto nel ruolo pedagogico delle istituzioni e nella responsabilità di chi entra a farne parte.

CONTINUA A PAGINA 23

FABIO MARTINI
ROMA

L'aplomb del presidente del Consiglio Giuseppe Conte è quello richiesto dall'occasione - completo blu, l'oramai inseparabile pochette (bianca) nel taschino - e anche nella ritualità si attiene alla tradizione: legge lentamente la lista dei nuovi ministri e vi aggiunge soltanto alcune parole di circostanza: «Indicheremo le nostre competenze, la nostra più intensa passione, quella di rendere l'Italia migliore».

CONTINUA A PAGINE 2 E 3

LUCIANA LAMORGESE

Lex prefetto per normalizzare il Viminale

FRANCESCO GRIGNETTI - P. 4

IL LEADER DELLA LEGA

Salvini: "Grillini peggio della casta. Presto tornerò"

AMEDEO LA MATTINA - P. 8

IL PROGRAMMA

Nei primi cento giorni manovra, riforme e rebus immigrazione

ALESSANDRO BARBERA - P. 6

GLI UOMINI RESTANO IL DOPPIO

La parità di genere è un miraggio "Finisce sempre così"

FRANCESCA PACI - P. 11

IL CAMBIO A VIA XX SETTEMBRE

Il Professore che ha detto "no" alla Merkel

MARCO ZATTERIN

Un doppio bicarbonato avrà forse lenito le sofferenze dell'indigeribile mercoledì degli onorevoli Bagnai e Borghi, gli hater leghisti dell'Europa unita, profeti del «chi me lo fa fare a farmi dettare le regole da Gualtieri e compagnia bella?». Perché proprio Gualtieri, Roberto all'anagrafe, romano, classe 1966, professore di Storia contemporanea, eurodeputato da dieci anni e presidente della Commissione Economica di Strasburgo da cinque, prenderà le chiavi del Tesoro della Repubblica.

CONTINUA A PAGINA 4

Sopra Torino debutta l'F35, il super-jet che non piace ai 5S



Due F35 nei cieli di Torino: i caccia dell'aeronautica hanno sorvolato la città per un addestramento GIACOMINO - P. 12

PER I LEGAMI CON GILET GIALLI, CINA E CHIAVISTI

Timori alleati per Di Maio alla Farnesina

STEFANO STEFANINI
BRUXELLES

La Farnesina è un regalo inaspettato. Dopo una crisi che l'ha visto più spesso che no sul versante dei perdenti, Luigi Di Maio riceve dal Conte bis il Ministero degli Esteri. Sarà la faccia dell'Italia nel mondo per tutta la durata di un governo che ambisce al traguardo del 2023: un'eternità. Prova del fuoco. Il leader pentastellato ha un'occasione d'oro: può dimostrare la stoffa del leader. Se fallisce, sarà l'Italia a pagarne il prezzo. Ad alto rischio due rapporti vitali: con Parigi (e quindi con l'Ue) e con Washington.

CONTINUA A PAGINA 5

BUONGIORNO

Pregiudizio (senza orgoglio)

MATTIA FELTRI

L'ottimo Romano Prodi rimpiange il maggioritario e il bipolarismo, e qui altrettanto si rimpiangono sia lui sia Berlusconi, il Berlusconi che fu. Ma se il bipolarismo è essere obbligati a scegliere fra due guazzabugli e ingoiarsi dei salimbanchi, beh, come si vede dal governo scorso e dal prossimo, siamo ancora lì. Poi ognuno dovrebbe prendersi le sue responsabilità. Io, per esempio, per anni ho votato Berlusconi nell'illusione di un assaggio di liberalismo, di calvinismo lombardo, di garantismo, e mi sono scelto il mio guazzabuglio e mi sono ingoiato la deriva antieuropeista, pagana e circense di Bossi, oltre alla destra nazionalista, fino al nazionalismo monegasco del tardo Fini. Gli amici mi chiedono se non sia pentito di aver votato Silivione, e certo che non lo sono, mica me la cavo così facil-

mente. Tantomeno mi potrei pentire di avere scelto, fra due sciagure, il salvinismo e l'antisalvinismo, la seconda. Ritengo Salvini un illiberale, uno scientifico capobastone del becemer, un eccitatore di rabbie, uno strafottente delle più elementari regole istituzionali, uno spregiudicato ai confini della disumanità, e per liberamente sono pronto a scegliere questo nuovo guazzabuglio e a ingoiarmi il bis di Giuseppe Conte, uno che come Di Maio si autoribalza e non ha nemmeno bisogno di cancellare le tracce, perché la vergogna è un sentimento fuori moda, e sono pronto a ingoiarmi un governo che, per fondatissimo pregiudizio, si prevede statalista, assistenzialista e ordinatamente giustizialista. Però, almeno, non si starà a cenna coi gomiti sul tavolo e la pistola alla cintura. —

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello Barbaresco
Whisky Macallan | Samaroli Champagne

349 499 84 89
enoteca@comproma.it

Coalvi



MM IL METODO MARCHIONNE

Oltre 300 pagine

Disponibile su www.cassabbonamenti.com e su [Apple Books](#) [Google Play](#) [Amazon](#)

Windhorst quota La Perla a Parigi

Atteso il debutto per venerdì al prezzo di 4,50 euro per azione Ferraro in MF Fashion



Un look La Perla

il quotidiano dei mercati finanziari

Il Papa chiama Marx per la spending review

Il cardinale tedesco alle prese con i conti in rosso della Santa Sede Bussi a pagina 6

Anno XXXI n. 175
Giovedì 5 Settembre 2019
€2,00 *Classeditori*

IN EDICOLA

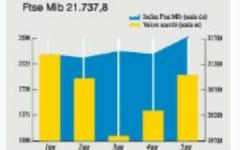
Gentleman

ARAGOSTE + PORTER

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

Cor MF: Magazine for Fashion n. 96 a €1,00 (R 3,30 - €1,00) - Cor MF: Magazine for Living n. 46 a €1,00 (R 3,00 - €1,00)

Episodio N.P.P. art. 1 a L. 4884/023 Milano - UN 2 140 - CH P. 438 Francia €1,00



BORSA +1,58% 1€ = \$1,1018

BORSE ESTERE	Euro-Yen	117,03 ▲	
Dow Jones	29.234 ▲	Euro-Ftse	1,0848 ▲
Nasdaq	7.854 ▲	Bip 10 Y	0,8265 ▼
S&P500	30.849 ▲	Bund 10 Y	-0,7350 ▼
Francforte	15.025 ▲	FUTURE	
Zurigo	9.895 ▲	Euro-Sp	148,73 ▲
Londra	7.211 ▲	Euro-Bund	175,88 ▼
Parigi	6.839 ▲	US T-Bond	166,78 ▼
VALUTE-RENDIMENTI	Fibo Mib	21,745 ▲	
Euro-Dollari	1,1018 ▲	S&P500 Cime	2,839,5 ▲
Euro-Sfraina	0,9028 ▼	Nasdaq100 Mib	7,714 ▲

FOCUS OGGI

Effetto Marelli sui conti di Exor: 2,4 miliardi di utili

La plusvalenza legata alla cessione dell'azienda di batterie e lighting gonfia il bilancio semestrale della holding di casa Agnelli: profitti più che triplicati

Follis a pagina 7

A Maire ordini per 90 milioni \$

Il gruppo guidato da Folgiero si aggiudica una serie di commesse e il titolo festeggia: +2,3%

Capponi a pagina 8

Ibl, mani libere su Net Insurance

Arriva il disco verde dell'IVASS: la banca leader nella cessione del quinto potrà salire fino al 17,5% nel capitale della compagnia assicurativa

Messia a pagina 11

GOVERNO MAGGIORANZA ANTI-SALVINI E CONFLITTO D'INTERESSI IL COLLANTE DEL CONTE-BIS

Ombre rosse su Lega e tv

- Gualtieri ministro dell'Economia, Patuanelli allo Sviluppo e Fraccaro sottosegretario
- Al Pd quasi gli stessi ministri dei 5 Stelle. Di Maio agli Esteri, Amendola agli Affari Ue
- Al centro del programma economico evitare l'aumento delle tasse e rilanciare le grandi opere
- Atlantia festeggia lo scampato pericolo sulla revoca delle concessioni e fa +6% in borsa
- Prudente il presidente incaricato. Mattarella ricorda il ruolo della libera informazione

IL MERCATO BRINDA: MILANO +1,6% E SPREAD A 150 PUNTI

(De Mattia, Leone e Pira alle pagine 2 e 3)

ASSEMBLEA

Mediaset, via libera alla newco olandese

Vivendi non recede e studia cause legali

(Montanari a pagina 7)

NEL MIRINO LA POLITICA MONETARIA BCE

Lagarde: tassi bassi ancora a lungo

Ma Ubs e Deutsche: gli interessi negativi danneggiano l'economia

(Bertolino e Lusardi alle pagine 4 e 5)

Corsa a tre per gli ascensori della Thyssen

Deal da 17 miliardi

(Carosielli a pagina 10)

ANTITRUST

Google accusata di vendere segretamente i dati degli utenti

(Bertolino a pagina 9)

ESCLUSE LE BANCHE AMERICANE

Pechino dà a Bnp Paribas e Db le prime licenze per emettere bond in yuan sul mercato cinese

(Campo a pagina 6)

Iren e la ceca Eph in short list per conquistare Sorigena

(Carosielli a pagina 8)

IL ROMPIESPREAD

Governo, il governatore del Veneto invita alla rivoluzione. Spritz col vermouth invece che col bitter

▶ FOCUS PMI

Credito d'imposta per Ricerca & Sviluppo

Hai beneficiato dell'agevolazione fiscale per le spese sostenute nell'ambito di un progetto di Ricerca e Sviluppo? La nuova Legge di Bilancio 2019 ha introdotto l'obbligo di redigere e conservare una relazione di progetto sulle attività di R&S svolte nel periodo di imposta agevolato.

Sei sicuro che la documentazione a supporto del tuo progetto sia conforme ai requisiti previsti dal Mi.S.E.?

Noverim ti affianca nella revisione della documentazione e nella gestione dei rapporti con l'Ente verificatore.

in Per maggiori informazioni:
Info@noverim.it | Tel: +39 02 49 75 85 71 | www.noverim.it

Il Piccolo

Trieste

il futuro di servola

«Stanco di attacchi continui e clima ostile» Il cavalier Arvedi dà il suo addio alla città

Il presidente di Siderurgica Triestina annuncia la volontà di sospendere al più presto la produzione e cede il passo al nipote

Diego D' Amelio «La produzione dell' area a caldo, per quanto ci riguarda, dovrà fermarsi nel più breve tempo possibile». Il cavalier Giovanni Arvedi dà il suo addio a Trieste. Dopo l' avvio del confronto con la Regione e l' **Autorità portuale** sul superamento della produzione di ghisa da parte della Ferriera di Servola, il presidente di Siderurgica Triestina si accomiata amaramente dalla città, con una lettera pubblicata a pagamento sul Piccolo, in cui l' imprenditore rivendica quanto fatto in questi quattro anni di continue polemiche attorno allo stabilimento. «Rispondo una volta per tutte - comincia Arvedi - alle annose, scoraggianti, tendenziose, distorte informazioni che sono state diffuse e prendo atto delle decisioni assunte a carico della Ferriera e del nostro onesto lavoro a seguito delle volontà espresse dalle Istituzioni». Il cavaliere addossa insomma alla Regione la responsabilità di quanto potrebbe accadere e annuncia l' auspicio di un' uscita di scena veloce, perché «è doveroso e responsabile considerare i rischi sulla sicurezza dei lavoratori e l' impatto ambientale connessi alla gestione di un processo che ha la prospettiva di essere fermato nel prossimo futuro». Un' affermazione che corrisponde alla necessità di un' impresa attiva sul mercato di non continuare a investire su un sito di cui si è deciso lo smantellamento. L' imprenditore prende atto «delle decisioni delle Istituzioni regionali e locali», confidando in «proposte di soluzione corrette, che tengano conto della situazione reale». Pur disponibile alla trattativa dopo anni di tensioni con il centrodestra locale, l' azienda ritiene che l' accelerazione della Regione sia prematura rispetto all' effettiva possibilità di una riconversione logistica, che per decollare ha bisogno di certezze sul piano delle bonifiche e di un investitore che giustifichi il ruolo di coordinamento dell' **Autorità portuale**. Arvedi si definisce «imprenditore cristiano» e ricorda di essere approdato a Trieste su richiesta del governo, assumendosi «l' impegno e il dovere di "ridare vita" alla Ferriera». Il cavaliere rivendica il rispetto dell' Accordo di programma relativo alla riduzione dell' impatto ambientale, «come recentemente riconosciuto con atto formale dalla Regione». Lo scrittore dice di aver accettato «la sfida, consapevole dell' impegno imprescindibile relativo al rispetto delle persone e della natura». D' altronde, sottolinea, citando l' enciclica di Papa Francesco «per un cristiano, inquinare "è un crimine verso la Natura e un peccato verso Dio"». Non sarà tuttavia Arvedi a seguire le tappe che potranno portare nei prossimi anni alla chiusura della Ferriera. «Ringrazio tutti coloro che hanno creduto nel nostro impegno ed auguro a Servola e a Trieste ogni bene. Sono certo che mio nipote Mario (Caldonazzo, vicepresidente di Finarvedi già presente a tutti gli ultimi incontri sul futuro dello stabilimento, ndr) chiuderà questa triste vicenda nel segno dell' onestà, correttezza e professionalità». L' imprenditore ricorda il modo in cui è stato trattato in questi anni: «La vicenda Servola è stata per me un' esperienza amara, unica e molto sofferta, mai vissuta prima. Siamo orgogliosi di poter restituire al nostro Paese e alla città un sito Sin, totalmente inquinato, ora totalmente risanato e di avere gestito, con i nostri bravi tecnici e operai, il processo di adeguamento tecnico e strutturale, che in virtù dei nostri significativi investimenti, consente di produrre rispettando tutti i valori e parametri fissati dall' Aia». Ormai è chiaro, si volta pagina. Ma per farlo servono soggetti pronti a investire e prospettive di



Il Piccolo

Trieste

ricolloccamento per 400 lavoratori. Con Arvedi ormai intenzionato a lasciare, la Ferriera rischia altrimenti di diventare una pagina nera nella storia economica e sociale di Trieste. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Ferriera, proclamato lo stato di agitazione:

La RSU USB in Siderurgica Triestina, preoccupata per le prospettive occupazionali e industriali del gruppo, ha proclamato lo stato di agitazione, minacciando lo sciopero ad oltranza in mancanza di un confronto con l'azienda.

Riceviamo e pubblichiamo integralmente la nota stampa della RSU USB. La nostra organizzazione osservando quanto sta avvenendo nelle ultime ore, in merito al futuro dell'area a caldo di Acciaieria Arvedi, ritiene sia necessario che la società chiarisca da subito alle organizzazioni sindacali ed alle istituzioni quali sono le prospettive industriali e occupazionali per tutto il gruppo presente sul sito di Trieste. Su questo la RSU USB in Siderurgica Triestina ha proclamato lo stato di agitazione, minacciando lo sciopero ad oltranza in mancanza di un confronto con l'azienda. Oltre alla necessità di aver chiarezza delle scelte del Cavalier Giovanni Arvedi, per USB un percorso di dismissione dell'area a caldo, non può prescindere dall'impegno istituzionale sulle garanzie derivanti dal piano organico del porto (in cui Siderurgica Triestina è direttamente coinvolta) ed esplicitando quali sono oggi concretamente gli scenari di nuovo insediamento industriale basato sugli impegni assunti in merito allo sfruttamento dell'extraterritorialità doganale ai fini manifatturieri prevista dalla L.84/94 e sbloccata dal decreto Delrio-Padovan del luglio 2017. È passato da allora molto tempo e non stiamo vedendo ancora nulla di concreto. La lettera inviata dalla direzione di Arvedi e che apre al percorso di dismissione dell'area a caldo rischia di essere l'ennesimo strumento aziendale per far pagare (nuovamente) ai lavoratori, al soggetto pubblico ed alla città di Trieste il costo di un'operazione di cassa: i posti di lavoro li dovrebbe garantirli qualcun altro, ma ulteriori risorse pubbliche andrebbero elargite ancora all'azienda che si sta sganciando dai suoi stessi impegni. La nostra organizzazione chiede l'intervento immediato dei soggetti che oggi devono rispondere ai temi che come organizzazione stiamo sollevando ormai da tempo; USB pensa che un percorso che presupponga la chiusura dell'area a caldo sia assolutamente possibile se inserito in un contesto che parta dal contesto reale: perché se oggi qualcuno pensa che il porto sia la soluzione di tutto, abbiamo su questo già avuto risposta e smentite dai diretti interessati ed anche dallo stesso Zeno D'Agostino (Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste) che da sempre afferma che: "in merito al tema sia cittadino che occupazionale il porto non può farcela da solo se non viene inserito in un contesto più ampio di discussione, che riguardi impegni istituzionali precisi sulla città di Trieste e quello che si vuole fare "da grandi", guardando alla strategia industriale, le filiere produttive ed un percorso chiaro di trasformazione tecnologica agganciato alla ricerca sul nostro territorio". USB infine crede convintamente che questo percorso debba avvenire attraverso l'intervento diretto del soggetto pubblico che dovrebbe ad esempio riappropriarsi delle aree portuali e delle infrastrutture per dare centralità alla città di Trieste e per impedire che avvengano nuovamente situazioni di ricatto occupazionale a discapito del bene comune.

TRIESTEPRIMA Cronaca

Ferriera, proclamato lo stato di agitazione: "Si faccia chiarezza sulle prospettive occupazionali"

La RSU USB in Siderurgica Triestina, preoccupata per le prospettive occupazionali e industriali del gruppo, ha proclamato lo stato di agitazione, minacciando lo sciopero ad oltranza in mancanza di un confronto con l'azienda.

Redazione
14 OTTOBRE 2018 10:10

I più letti di oggi

- Caro Cavaliere e Mrs. Renzi 2018
- Chiusura "imprevedibile" anche il tempo? Zucchi di no...
- Che cosa c'è di nuovo? Ecco i 10 indizi su Italia, a Trieste e...
- Questi sono i 10 indizi su occupazione e...

unicef

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Sulle grandi navi torna in pista il Pd E rispunta l' ipotesi gradita a Delrio

Con la nuova ministra De Micheli la soluzione Marghera è ora la più accreditata. Stop ai progetti di Toninelli

Alberto Vitucci VENEZIA. Chi sale e chi scende con i nuovi equilibri del governo giallorosso. Per Venezia e il Veneto una delle novità più importanti è la nuova responsabile del ministero delle Infrastrutture e Trasporti. La vicesegretaria del Pd - ex sottosegretaria all' Economia del governo Renzi e commissario per la ricostruzione del dopo terremoto nel centro Italia - Paola De Micheli ha preso il posto del grillino Danilo Toninelli, bersaglio preferito del Pd ma anche della Lega. Cosa cambia al ministero di Porta Pia con il ritorno di un ministro Pd? De Micheli, 46 anni, ha la fama di essere donna "tosta". Bersagliana della prima ora, poi nel gruppo di Enrico Letta, infine braccio destro di Nicola Zingaretti. Il suo è uno dei ministeri strategici per quanto riguarda le grandi opere, le concessioni autostradali, il traffico marittimo. Riflessi immediati sulla laguna saranno le decisioni sui terminal alternativi per le grandi navi da crociera, il commissario del Mose - previsto dal decreto Sblocca cantieri - strade e autostrade. Dopo un anno di conflittualità aperta con il ministro Cinque Stelle, all' Autorità portuale si respira un' aria di ottimismo. «Non diciamo niente, speriamo di incontrare il nuovo ministro il più presto possibile», sorride il presidente **Pino Musolino**, «di poter dialogare e avere dalla politica indicazioni operative». Non è un mistero che il Pd - il precedente ministro Graziano Delrio ma anche il partito a livello locale - abbiano un' idea molto diversa da quella dei Cinque Stelle sulle navi in laguna. La soluzione ipotizzata era quella di Marghera, canale Industriale Nord lato Nord. Approvata dall' ultimo Comitato del 2017 presieduto da Delrio, sostenuta dal sindaco Brugnaro, dagli industriali e dal presidente della Regione Luca Zaia. Osteggiata dai sindacati e dagli ambientalisti. Toninelli aveva preferito l' ipotesi "navi fuori dalla laguna". Salvo poi prendere in esame due soluzioni provvisorie in laguna per allontanare nel più breve tempo possibile le grandi navi da San Marco. Ma per adeguate le banchine di Fusina e la banchina Lombardia alle navi passeggeri occorrono lavori per almeno 800 mila euro. E nessuno li ha autorizzati. Tutto fermo, dunque. Che succederà adesso con il cambio radicale alla guida delle Infrastrutture? Si dovrà attendere ancora qualche giorno, commentano gli addetti ai lavori, per vedere la lista dei sottosegretari. E soprattutto le nomine dei Segretari generali e dei Capi di Gabinetto dei ministeri. Poi si comincerà a capire cosa cambia davvero. Tra i molteplici impegni che attendono la nuova ministra c' è anche la questione infinita del Mose. Grande opera controversa, impantanata nei ritardi dovuti stavolta non certo alla mancanza di risorse. I quasi sei miliardi necessari all' opera ci sono. Mancano certezze nel suo funzionamento, servono lavori di ripristino delle "criticità" scoperte negli ultimi anni. Incrostazioni, corrosione delle cerniere, infiltrazioni d' acqua, tubi rotti, opere sbagliate. Come la conca di navigazione a Malamocco, costata 370 milioni ma inservibile perché troppo piccola. O le lunate, dighe foranee di protezione franate in mare alla prima mareggiata. O il jack-up, attrezzato per il trasporto delle paratoie, costato 52 milioni di euro nel 2013 e entrato in servizio solo pochi mesi fa. Due commissari nominati dall' Anac di Cantone, un provveditore alle Opere pubbliche che non c' è più



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

(Linetti, andato in pensione e non sostituito), un commissario Sblocca cantieri che non è mai arrivato. L' agenda veneziana della nuova ministra è già molto fitta. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Fino a due anni di verifiche prima di dragare i canali

CHIOGGIA Il dragaggio dei canali navigabili in secca dovrà essere preceduto da una serie di verifiche che potrebbero protrarsi ancora per un paio d'anni. Lo si deduce dal testo del nuovo protocollo per lo smaltimento dei fanghi provenienti dagli escavi, fatto proprio dalla Giunta comunale. Vi si legge, infatti, che le metodologie proposte saranno testate durante una fase iniziale di verifica e controllo, di durata pari a 24 mesi, e potranno quindi essere adattate e perfezionate successivamente. Nell'ambito di questo stesso periodo, le attività di caratterizzazione e monitoraggio sono previste per ogni intervento di movimentazione dei sedimenti, indipendentemente dalla loro classificazione. Per i fondali caratterizzati dalla presenza di fanghi e sabbie di classe alfa e beta, rispettivamente caratterizzati da livelli di tossicità nulla o trascurabile, si intravede comunque un iter facilitato. A patto, però, che il volume complessivo di ogni dragaggio non superi i 10 mila metri cubi. In virtù di quest'eccezione, non dovrebbero dunque sussistere particolari ostacoli in vista dell'escavo del tratto del canale navigabile dove, di tanto in tanto, anche le navi di stazza medio piccola finiscono per incagliarsi. L'ultimo incidente del genere risale ad un paio di mesi fa. I pericolosi dossi parrebbero composti da sabbie e fanghi esenti da sostanze nocive. Lungo la rotta lagunare delle navi, non sono mai esistiti scarichi fognari oppure industriali. La vicinanza della bocca di **porto** assicura, inoltre, un costante ricambio d'acqua. Più complessa la situazione lungo alcune banchine, il cui fondale presenta qualche criticità. I tratti maggiormente inquinati sono quelli prospicienti ai moli d'attracco meno profondi. Si trovano a Val da Rio, nelle adiacenze dell'impresa portuale Sorima, specializzata nelle operazioni di sbarco-imbarco. Si tratta di banchine utilizzate ormai saltuariamente. Lungo quei tratti, in alcuni punti, lo scandaglio registra appena 4 metri di profondità. Nulla comunque lascerebbe presagire la presenza, in quei siti, di una troppo pericolosa concentrazione di sostanze. Qualora il materiale dragato risultasse compatibile, potrebbe essere scaricato altrove, purché nel rigoroso rispetto delle direttive europee. Qualora, invece, il tasso di inquinamento dovesse superare il livello di guardia, si profilerebbero complicazioni a non finire. Il protocollo prevede, infatti, soluzioni tecniche laboriose e costose. «Speriamo bene commenta il portavoce del Comitato per il rilancio del **porto** Alfredo Calascibetta, convinto dell'assenza di particolari criticità nei fondali del **porto** - Occorre far presto perché, a causa del pericolo costituito dai dossi ove i mercantili rischiano l'incagliamento, il **porto** sta letteralmente morendo. Nessun armatore è disposto a correre certi rischi». Roberto Perini.



SAVONA

Ancora due mesi di cantiere per ampliare il canale del porto

Entro ottobre termineranno i lavori per aumentare il pescaggio da 9 a 11 metri. Continuano le proteste dei residenti del centro storico per le forti vibrazioni

ELENA ROMANATO

ELENA ROMANATO SAVONA E' prevista per fine ottobre la conclusione dei lavori di dragaggio del porto. L'investimento complessivo è di 13,3 milioni e prevede l'approfondimento di 2 metri del fondale davanti al Palacrociere (alle zone operative 8,9 e 10), in modo da adeguarlo a ricevere le future navi ammiraglie di Costa Crociere, passando da 9 a 11 metri di profondità. I lavori di posizionamento di 139 pali lunghi 28 metri procedono. I residenti degli immobili vicini al porto hanno segnalato vibrazioni, e in alcuni casi crepe, tanto che alcuni condomini avrebbero deciso di chiedere risarcimento dei danni all'**Autorità di sistema portuale**. Una volta ultimati i lavori dovranno essere fatti i collaudi e dopo una quindicina di giorni il porto dovrebbe essere completamente operativo. «Stiamo finendo di fissare gli ultimi pali - spiega Paolo Canavese dell'**Autorità di sistema portuale** - e tra poco verranno fatte le gettate della nuova banchina. Bisognerà attendere che il cemento asciughi e poi dovrebbero esserci i collaudi». In fase di ultimazione anche i lavori di ampliamento del vecchio Palacrociere per un investimento di 5,5 milioni di euro da parte di Costa. Il progetto dell'ampliamento, firmato dallo Studio Vicini Architetti di Genova, prevede infatti, la risistemazione dell'area del controllo bagagli e check-in e la costruzione di un cubo di vetro sul terrazzo lato città, per consentire una maggiore fruibilità dello spazio dedicato ai passeggeri. In base al progetto verrà tolta la fontana al primo piano del Palacrociere, mentre la statua che era stata collocata davanti al check in troverà posto a piano terra. Tra le parti ammezzate è prevista una passerella mentre una costruzione in vetro amplierà la zona di accoglienza dei crocieristi. Il progetto comprende anche la sostituzione dei due fingers, le passerelle coperte per accedere alle navi. - c BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI I lavori nel canale del porto termineranno a fine ottobre.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

reazioni all'ipotesi di privatizzazione dell'aeroporto

I parenti delle vittime del ponte contro la vendita del "Colombo"

Le ipotesi di privatizzazione dell' aeroporto Cristoforo Colombo, ventilate dall' **Autorità portuale** nei giorni scorsi come riportato dal Secolo XIX, continuano a suscitare reazioni contrarie per il possibile coinvolgimento del gruppo Atlantia con un ruolo di primo piano. Dopo uno stop - almeno per il momento - da parte della politica (con il governatore Giovanni Toti), ieri anche il sindacato Usb ha fatto sentire la sua voce contro la vendita del Colombo. «Si faccia immediatamente chiarezza o sarà inevitabile la mobilitazione. La privatizzazione dell' Aeroporto di Genova sembra essere diventata un chiodo fisso di **Autorità Portuale**», scrive l' unione sindacale di base in un comunicato. «Lo scalo sta ottenendo finalmente buoni risultati, sono in previsione importanti investimenti, e quindi si pensa bene di (s)vendere poi il tutto ad un privato, cui non resterà che ringraziare per il generoso presente». Usb, nel ribadire la propria contrarietà all' ipotesi di cessione ventilata da **Autorità portuale**, chiede «sia fatta immediatamente chiarezza da proprietà ed istituzioni sulle ipotesi di vendita annunciate. In assenza di risposte chiare, tempestive e coerenti Usb chiamerà i lavoratori alla inevitabile mobilitazione contro progetti pericolosi per il futuro dello scalo e la stabilità occupazionale». E anche il comitato per il ricordo delle vittime di Ponte Morandi, con una lettera pubblicata sull' edizione genovese di Repubblica, ha chiesto che l' aeroporto resti pubblico. Una presa di posizione motivata proprio dall' ipotesi di coinvolgimento del gruppo Atlantia (che oltre ad Autostrade controlla Aeroporti di Roma, uno degli azionisti dello scalo genovese):

«Sembra che l' aeroporto sia in espansione e quindi appetibile - scrivono i membri del comitato guidato da Egle Possetti - a nostro modesto parere sarebbe opportuno che rimanesse in mano pubblica, come farebbe un buon padre di famiglia. Pensiamo inoltre che non sia mai un bene accentrare in poche mani tante infrastrutture strategiche di una nazione... Come parenti di vittime innocenti, pensiamo che i nostri rappresentanti dovrebbero avere qualche forte perplessità nell' affidare un altro bene a questa società». E. ROS.



Aeroporto di Genova: Toti, nessuna privatizzazione all' ordine del giorno

(FERPRESS) - Genova, 4 SET - "Al momento non esiste all' ordine del giorno alcun progetto, ne' tanto meno trattativa, per privatizzare lo scalo aeroportuale di Genova". Il presidente di Regione Liguria chiarisce la situazione sul Cristoforo Colombo. "L' impegno delle istituzioni locali, Regione in testa, e degli azionisti pubblici, **Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale** e Camera di commercio, è per rilanciare lo scalo attraverso un dettagliato piano che sta dando straordinari risultati - precisa il governatore-, come dimostrano i numeri record di voli e passeggeri di questa estate". "Dopo due anni di continui incrementi di traffico ci si appresta ora ad avviare i lavori di ampliamento dell' infrastruttura, per garantirle anche in futuro nuovi spazi di crescita. Dunque, al momento, gli accordi tra azionisti e istituzioni locali non prevedono alcun progetto di privatizzazione e - conclude Toti - il controllo dell' aerostazione è destinato a restare pubblico."



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Immobili dell' Autorità portuale inutilizzati Scatta l' inchiesta della Corte dei Conti

Acquistati sei anni fa, ma sempre rimasti vuoti. E i revisori non hanno trovato alcuni documenti: possibile danno erariale

Sondra Coggio / LA SPEZIA Erano stati acquistati sei anni fa a spese del porto, con soldi pubblici. Sono rimasti inutilizzati, senza interventi di ristrutturazione. Attualmente risultano vuoti. Finirà alla Corte dei Conti, per tutte queste ragioni, il caso degli immobili di viale San Bartolomeo, ai civici 64, 66 e 68. Appartengono al patrimonio dell' **autorità portuale** spezzina, ma non sono mai stati usati. La segnalazione alla Procura contabile dello Stato, è stata decisa ai piani alti di via del Molo, durante l' ultima seduta del collegio dei revisori dei conti. All' ordine del giorno c' erano le verifiche di cassa, l' assestamento di bilancio, il controllo sui residui. Tutto a posto, nessun rilievo da parte dei componenti, Stefania Cottone e Carlo Schiavone, e del presidente Fabio Calvellini. Se non che, l' attenzione si è concentrata anche sugli esiti di una operazione di vaglio di tutte le proprietà mobili e immobili dell' **autorità portuale** spezzina, ancora in corso. La nuova presidenza, con l' architetto Carla Roncallo, affiancata dal segretario Francesco Di Sarcina, ha voluto verificare lo stato patrimoniale, concentrandosi sull' attinenza fra il possesso dei beni e le finalità degli acquisti. Quanto è stato ritenuto non giustificato è stato messo in vendita, come una imbarcazione che risultava di proprietà dell' authority. Quando è emerso quell' acquisto del 2013, relativo agli immobili di viale San Bartolomeo, il collegio dei revisori ha chiesto i documenti, per capire la ragione dell' investimento. Pare non sia stato trovato granché. Ufficiosamente, l' acquisto sarebbe stato fatto in previsione dell' abbattimento dell' attuale sede della polizia di frontiera, destinata a essere demolita nell' ambito dell' ampliamento dei binari ferroviari. Il punto è che **autorità portuale** e polizia di Stato sono due realtà distinte. Possono collaborare, ma per procedere con un eventuale atto di prodigalità, come l' acquisto di una nuova sede, occorre un' istruttoria, con una richiesta scritta, una convenzione, un accordo su chi pagherà cosa. Pare non ci sia nulla, a parte la certezza dell' investimento, mai messo a frutto. Non si sa nemmeno se la polizia di frontiera, al centro di una riorganizzazione nazionale, sia eventualmente interessata a trasferirsi lì, una volta chiariti gli accordi, che al momento non ci sono. Sarà la Corte dei Conti a stabilire se l' utilizzo di fondi pubblici sia stato legittimo e a valutare - nel caso - l' eventuale danno erariale. Non è dato sapere quanto sia stato investito. Al di là della cifra, il nodo sta nella legittimità dell' impegno economico. Ad aggravare la questione, è la mancanza di una documentazione adeguata. È possibile ci sia stato all' epoca un confronto, ma - nel caso - non è stato tradotto in atti. E sei anni di inutilizzo non sono poca cosa. - coggio@ilsecoloxix.it.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

E Roma ancora indaga sulle presunte tangenti

Appena arrivata al timone del porto spezzino, nel mezzo dell' inchiesta sulle presunte tangenti, Carla Roncallo aveva messo sotto la lente di ingrandimento tutte le procedure. Aveva azzerato in auto tutela quelle citate nelle carte della Procura, e interrotto i rapporti con le persone indagate. Aveva rivelato che c' erano «diversi fascicoli aperti, presso la Corte dei Conti, relativi ai criteri di gestione dell' **autorità portuale**, anche non legati alle indagini in atto». La lista si è arricchita adesso di questa nuova segnalazione. Sarà la giustizia contabile a stabilire se ci siano state violazioni. Allo stesso modo, sarà la giustizia - contabile e ordinaria - a stabilire se il porto abbia correttamente operato, nei fatti contestati due anni fa dalla Procura a carico di una dozzina di indagati. Persone diverse e fatti a sé stanti, nell' ambito di un sistema che aveva attirato l' attenzione del procuratore Luca Monte verde, a causa di una certa disinvoltura. Di altri filoni dell' indagine non si è ancora saputo l' esito. Non si sa se siano state riscontrate irregolarità, nelle fatture saldate dal porto per acquisti di beni e servizi riferiti al Comune di Portovenere. Spese consistenti, dai fuochi d' artigiano ai new jersey, cui provvedeva in forma diretta l' **autorità portuale**, che consultava direttamente le imprese, attingendo sempre alla stessa rosa ristretta di società. In più di un caso, si trattava di operatori privati che rivestivano anche ruoli politici e amministrativi. Si vedrà. Certo è che Roncallo e Di Sarcina hanno imposto un nuovo regolamento che ha scavato una trincea, più che un semplice solco, rispetto al passato. Non si può più investire un euro, se non per la promozione del porto. Ciò che esula, non viene più finanziato. Non significa che il porto non contribuisca più agli eventi, come nel caso del Palio del Golfo, regolarmente sostenuto anche quest' anno. Significa che ogni euro che esce va giustificato. Per dire, il regolamento ricorda che è dal 2011, che le sponsorizzazioni sono vietate, per le amministrazioni pubbliche come l' Authority. Si dovrà capire come mai ci siano state, allora, cospicue sponsorizzazioni, successive al 2011, e a che titolo siano state erogate, visto che sono indicate con questo nome, negli atti. - S. C.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

CONTENZIOSO PER IL MANCATO PAGAMENTO DEGLI ORMEGGI SUI PONTILI GALLEGGIANTI

Porto Mirabello batte cassa all' Autorità portuale

- LA SPEZIA - VOLANO gli stracci tra l' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale e ltn, la società concessionaria del Porto Mirabello. Questa volta, a distanza di anni dal contenzioso avviato dall' Authority di via del Molo contro la società per il mancato pagamento dei canoni demaniali, è la Industrie Turistiche Nautiche a trascinare l' ente davanti al giudice. Oggetto della contesa è il mancato pagamento che l' ente - secondo la società - avrebbe dovuto saldare per ogni ormeggio sito sui pontili galleggianti, detenuto e anche se non occupato. Una partita di oltre mezzo milione di euro, considerando le due fatture non pagate del novembre 2015 e del novembre 2016 pari complessivamente a 286.700 euro, cui si aggiungono gli interessi maturati negli anni e le somme che sarebbero maturate per lo stesso motivo dal dicembre 2016 allo stesso periodo del 2018, pari a 213.805 euro. LA SOCIETÀ, che qualche anno fa si è vista rinnovare la concessione fino al 31 agosto 2067, non vuole rinunciare a quei denari, che reputa dovuti, e si è appellata al tribunale affinché condanni l' ente al pagamento di quelle fatture mai liquidate. Di contro, l' Authority guidata da Carla Roncallo proprio non ne vuole sapere di pagare. Anzi, ritenendo infondate le richieste della società che detiene la concessione del Porto Mirabello, e sostenendo in soldoni che quelle somme non siano affatto dovute, nei giorni scorsi ha deliberato la costituzione in giudizio al tribunale civile della Spezia, affidando ai legali genovesi Alberto Torrazza, Bruno Fondacaro e Simona Ferrari, dello studio legale Nctm. Per la difesa in giudizio, l' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale ha messo sul piatto oltre 25mila euro, come si evince dal provvedimento vergato dalla presidente Carla Roncallo.

The image shows a collage of newspaper clippings from 'La Nazione' dated 05/09/2019. The main article is titled 'Il Carnevale parla... spezzino' and 'Porto Mirabello batte cassa all' Autorità portuale'. Other smaller articles include 'GLI AFFARI' and 'L'IDEA'. The clippings are arranged in a grid-like fashion, with the main article being the largest and most prominent.



Città della Spezia

La Spezia

Porti meglio connessi, la Spezia nella top 12 in un Mediterraneo "cinese"

Le Nazioni Unite stilano la classifica per il 2019: il porto del Pireo operato da Cosco balza in cima alla classifica. Nella sua area, scalo spezzino dopo Barcellona, Genova e Marsiglia.

La Spezia - Perde un paio di punti, ma il **porto** della Spezia rimane saldamente nella top 12 dei porti mediterranei. Come ogni anno la Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo stila la lista dei porti meglio connessi al mondo. Uno per uno, dei 900 maggior scali di tutto il pianeta per mettere in fila che raccontino quanti scali, quante compagnie marittime, quanti container vengono lavorati ogni anno e con quale tempestività ed efficienza. Preso come 100 il punteggio ottenuto nel 2018 dal miglior **porto** mondiale, ovvero Hong Kong, è su questo valore che si riparametra la classifica per l' anno in corso. A livello italiano, la Spezia è terza con 41.21 punti, preceduta solo da Genova (52.71) e Gioia Tauro (48.98). Si fa sotto Trieste (35.34), migliorano Livorno (27.01) e Napoli (25.69); poi Civitavecchia (21.64) e Venezia (19.66). Rimanendo solo nel Mediterraneo nord occidentale, e contando solo i porti gateway, la Spezia è quarta dopo Barcellona (59.68), Genova e Marsiglia (43.54). A dominare su scala globale sono i porti asiatici con Shanghai (134.32), Singapore (124.63), Pusan in Corea (114.45) e Hong Kong (102.69). Reggono i porti del Nord Europa: Anversa (93.73), Rotterdam (92.75) e Amburgo (77.46). Nel Mediterraneo brilla il **porto** del Pireo (63.02) in cui l' ingresso dei cinesi di Cosco ha portato un balzo in avanti nei servizi: uno degli effetti degli investimenti sulla Via della Seta di cui si è molto parlato anche in Italia. Dando uno sguardo al mondo, si segnala la ripresa dei traffici sui porti della East Coast americana (New York in primis) a seguito dell' espansione del Canale di Panama. Mercoledì 4 settembre 2019 alle 13:50:17 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.

on-vivere CARRARA FESTIVAL 5.6.7.8 settembre 2019 www.on-vivere.it

Porti meglio connessi, la Spezia nella top 12 in un Mediterraneo "cinese"

Le Nazioni Unite stilano la classifica per il 2019: il porto del Pireo operato da Cosco balza in cima alla classifica. Nella sua area, scalo spezzino dopo Barcellona, Genova e Marsiglia.

NULLA VIA ALLA SETA

La Spezia - Perde un paio di punti, ma il porto della Spezia rimane saldamente nella top 12 dei porti mediterranei. Come ogni anno la Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo stila la lista dei porti meglio connessi al mondo. Uno per uno, dei 900 maggior scali di tutto il pianeta per mettere in fila che raccontino quanti scali, quante compagnie marittime, quanti container vengono lavorati ogni anno e con quale tempestività ed efficienza. Preso come 100 il punteggio ottenuto nel 2018 dal miglior porto mondiale, ovvero Hong Kong, è su questo valore che si riparametra la classifica per l'anno in corso.

A livello italiano, la Spezia è terza con 41.21 punti, preceduta solo da Genova (52.71) e Gioia Tauro (48.98). Si fa sotto Trieste (35.34), migliorano Livorno (27.01) e Napoli (25.69); poi Civitavecchia (21.64) e Venezia (19.66). Rimanendo solo nel Mediterraneo nord occidentale, e contando solo i porti gateway, la Spezia è quarta dopo Barcellona (59.68), Genova e Marsiglia (43.54). A dominare su scala globale sono i porti asiatici con Shanghai (134.32), Singapore (124.63), Pusan in Corea (114.45) e Hong Kong (102.69). Reggono i porti del Nord Europa: Anversa (93.73), Rotterdam (92.75) e Amburgo (77.46). Nel Mediterraneo brilla il porto del Pireo (63.02) in cui l'ingresso dei cinesi di Cosco ha portato un balzo in avanti nei servizi: uno degli effetti degli investimenti sulla Via della Seta di cui si è molto parlato anche in Italia. Dando uno sguardo al mondo, si segnala la ripresa dei traffici sui porti della East Coast americana (New York in primis) a seguito dell'espansione del Canale di Panama.

Mercoledì 4 settembre 2019 alle 13:50:17 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com

Arrivano Fassino e la Boldrini. Ma soprattutto si parla di porti

LAVORO, welfare e **porto** i temi al centro dei dibattiti in programma oggi alla Festa nazionale dell' Unità al Pala De André. Alla sala dibattiti 'Zaccagnini', alle 18.30, incontro su 'Sviluppo, equità e lavoro: l' Italia che manca?' con Valeria Fedeli, Anna Maria Furlan, Linda Laura Sabbadini in collegamento skype, Giuseppe Provenzano. Alle 20 confronto su tematiche internazionali: 'L' Europa del futuro (evento Pse)'. Intervengono Piero Fassino e Lia Quartapelle. Modera: Antonio Di Bella. Sempre alla sala dibattiti, alle 21.30, 'L' alternativa per l' Italia' con Laura Boldrini, Andrea Martella, Barbara Pollastrini, Elly Schlein, Massimiliano Smeriglio. Modera: Andrea Tarroni. Spazio Libreria, alle 17 confronto su 'Welfare e lavoro: rimettiamo al centro le donne' con Sesa Amici, Paola Bocci, Lucia Bongarzone, Chiara Gribaudo, Alessandra Moretti, Anna Maria Parente, Francesca Puglisi. Alle 20.30 presentazione del libro di e con Anna Ascani intitolato 'Senza maestri. Storia di una generazione fragile'. Modera: Francesco Piccinini. Alla Sala Rossa del Pala De André incontro dedicato al mondo portuale. Alle 19 Andrea Appetecchia, Maria Carbone, Stefano Collina, Enrico Luciani, Raffaella Paita, Nicola Pellicani e Roberto Morassut parleranno su 'L' impegno del Pd nei porti e nella logistica'. Si tratta di uno degli incontri più attesi, perché consentirà di conoscere la posizione dei democratici sulle tematiche portuali, ora che sono tornati al governo.

The collage consists of three distinct parts. At the top right is a newspaper clipping from 'Il Resto del Carlino' dated September 5, 2019. The main headline reads 'Arrivano Fassino e la Boldrini. Ma soprattutto si parla di porti'. The article discusses the political stance of the Democratic Party (PD) on port issues, mentioning figures like Piero Fassino and Lia Quartapelle. Below the headline is a sub-headline 'Darsena digitale, la nuova sfida' and a photo of a modern building. To the left of the newspaper clipping is a restaurant menu for 'aiTamerici'. It lists various dishes and prices, including 'Paella e musica' for 17.00€ and 'Gran Fritto' for 19.00€. At the bottom right is a poster for a 'Sabato 7 settembre' event. The poster features a photo of Gabriele Gazzani and mentions a 'serata di beneficenza pro A.I.A.S.' with a concert.

Ravenna Today

Ravenna

Export e agroalimentare: il Porto ravennate protagonista in Regione

Il porto è al centro di un accordo per lo smistamento di tutto il traffico merci attualmente effettuato nello scalo di stazione e l'ottimizzazione del traffico merci nel nodo di Ravenna

Export, competitività e nuove sfide sui mercati. Sempre più un **sistema** di trasporti e rifornimenti efficiente ha un ruolo strategico nel settore agroalimentare, nella commercializzazione e nella distribuzione. E di conseguenza l'Emilia-Romagna, anche per il ruolo di "hub" nazionale, per la posizione geografica strategica tra sponda meridionale del mediterraneo, vicino oriente ed Europa continentale e per la presenza sul territorio delle più importanti infrastrutture ferroviarie e stradali nazionali, rivendica l'esigenza di potenziamento e di ammodernamento delle infrastrutture, così come di innovazione dei sistemi organizzativi e delle tecnologie utilizzabili per le imprese. Se ne è parlato mercoledì a Bologna nel corso del convegno, organizzato dalla Regione, che ha passato in rassegna le buone pratiche di logistica sostenibile e innovativa e le sfide per migliorare piattaforme e hub in Emilia-Romagna. Negli interventi, si è sottolineato come l'Emilia-Romagna, in cui operano le più importanti organizzazioni dei produttori e imprese nazionali del settore ortofrutticolo, sia il punto di principale concentrazione, transito e smistamento di queste produzioni e rappresenti di fatto la piattaforma per il commercio e l'export verso i paesi del centro e nord Europa, i mercati più importanti per il prodotto fresco. Con esportazioni per un valore di 6,5 miliardi di euro dal Parmigiano Reggiano ai vini di qualità (+3,5% rispetto all'anno prima), produzione agricola a 4,7 miliardi e importazioni a quota 6,55 miliardi con un più 4,1% (dati 2018), il **sistema** agroalimentare regionale conferma la sua centralità. "Il **sistema** agroalimentare è uno dei più sensibili alle problematiche della logistica - commenta il presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini - Consolidare questa funzione di snodo strategico significa conferire al **sistema** regionale la capacità di far fronte alle sempre nuove esigenze e all'evoluzione degli scambi internazionali attraverso modalità sostenibili sia dal punto di vista economico che ambientale, e di avere sempre al centro la salvaguardia della qualità dei prodotti. Il **sistema** delle imprese è andato avanti in questi anni sul tema dell'integrazione logistica e lavora per costruire partnership fra imprese di produzione o commercializzazione e i loro fornitori di servizi logistici. Va dunque affrontato con forza il tema dell'intermodalità, dell'integrazione gomma-treno, così come quello dell'innovazione non solo nelle infrastrutture fisiche, ma anche nelle misure di sostegno dell'export, senza dimenticare la sostenibilità degli interventi". Da questo punto di vista un grande potenziale è rappresentato dal Porto di Ravenna, un terminale storicamente dedicato al transito dei cereali e delle commodities che è in grado di fornire servizi di alta specializzazione, quali quelli di stoccaggio delle derrate e per i controlli fitosanitari, a disposizione delle imprese, e che può rappresentare una grande opportunità a fronte di un rafforzamento dei collegamenti intermodali. Proprio l'infrastruttura ferroviaria del porto di Ravenna è al centro di un accordo tra Regione, Rete Ferroviaria Italiana, Comune Di Ravenna, **Autorità** di **Sistema portuale** del mare Adriatico per lo smistamento di tutto il traffico merci attualmente effettuato nello scalo di stazione e l'ottimizzazione del traffico merci nel nodo di Ravenna. Sulla necessità di creare degli hub, vere e proprie piattaforme di smistamento si è soffermata l'assessore regionale all'Agricoltura Simona Caselli: "Occorre organizzare sul territorio il **sistema** dei trasporti e della gestione delle merci, migliorando l'organizzazione con punti di smistamento efficaci: questa la scommessa per una logistica 'amica' dei mercati e realmente competitiva. Tra le priorità sicuramente c'è il superamento della frammentazione nell'operatività dei privati e delle imprese. Un caso per tutti - ha puntualizzato Caselli - la Spagna, il cui comparto ortofrutticolo appare economicamente più

RAVENNATODAY Economia

Export e agroalimentare: il Porto ravennate protagonista in Regione

Il porto è al centro di un accordo per lo smistamento di tutto il traffico merci attualmente effettuato nello scalo di stazione e l'ottimizzazione del traffico merci nel nodo di Ravenna

Redazione
04 settembre 2019

I più letti di oggi

- Talenti, assenti o in fuga? Il meglio arriva. Un'altra stagione di crisi?
- Viva, mille e varietate. Indagando i consumi stagionali al 'Sano di Bologna'
- Export e imprenditoria. Il Porto ravennate protagonista in Regione

unicef

unicef

Ravenna Today

Ravenna

competitivo rispetto a quello nazionale grazie alla minore incidenza dei costi di logistica dovuti, per una parte rilevante, a una migliore organizzazione del **sistema**. Il nostro Paese sconta ancora un serie di ritardi infrastrutturali che rischiano di aumentare ulteriormente il divario con altre realtà". Per quanto riguarda le politiche e le azioni regionali nei trasporti, il nuovo Piano integrato dei trasporti (Prit 2025) prevede il potenziamento delle infrastrutture per l'accessibilità dei territori e delle reti di trasporto, evitando strozzature e discontinuità. Tra le azioni della "Piattaforma logistica regionale" vanno ricordati lo sviluppo dei nodi intermodali e il rafforzamento dei collegamenti con i porti; il miglioramento dei collegamenti di ultimo miglio, lo sviluppo dell'intermodalità (soprattutto sulle direttrici internazionali e sui corridoi principali), l'adeguamento e il potenziamento della rete ferroviaria merci.

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

la denuncia

«Nave da crociera in porto, quei fumi sono maleodoranti»

carrara. A lanciare l' allarme è il chimico industriale Giuseppe Chiappuella, «Anche ieri è rimasta ormeggiata per almeno 10 ore nel nostro porto una nuova, enorme nave da crociera. Come già avvenuto in precedenza, le ciminiere di questa imbarcazione hanno rilasciato nell' aria dei fumi estremamente maleodoranti ed insalubri - scrive - Questo perché una nave del genere deve tenere i motori accessi per funzionare e garantire i servizi di bordo. In questo modo, però, essendo le navi da crociera alimentate da un gasolio molto più sporco di quello utilizzato per le auto, vengono liberati fumi altamente tossici, contenenti ossidi di zolfo, ossidi di azoto, polveri sottili e CO2». «Questi veleni, trasportati dalle brezze marine, compromettono la qualità dell' aria, l' ambiente e la salute dei cittadini, soprattutto quelli che abitano in prossimità del porto, che, come nel mio caso, sono costretti a tenere finestre di casa chiuse per tutto il tempo che la nave staziona nello scalo. Eppure, i sistemi per evitare di affumicare le abitazioni adiacenti al porto ci sarebbero. Quello più diffuso, chiamato in gergo "cold ironing", consiste nell' elettrificazione delle banchine per alimentare le navi in sosta. Il primo porto ad adottare questo sistema è stato quello di Goteborg, in Svezia, nel lontano 1999, dove è imposto anche ai traghetti ad alle navi porta container. Per sfruttarlo, però, bisogna ammodernare le flotte». «In Italia, in base ad una ricerca di Cittadini per l' Aria, soltanto 2 navi su 174 censite hanno già adottato dei sistemi per adeguarsi all' elettrificazione delle banchine. Si tratta di due traghetti della Grimaldi, che possono azzerare le emissioni in porto, grazie alle batterie installate a bordo e ridurle durante la navigazione grazie agli scrubber, filtri che lavano i fumi dagli ossidi di zolfo- continua Chiappuella - Qui a Carrara è impossibile continuare ad accogliere queste navi senza predisporre alcun accorgimento. I cittadini, infatti, hanno già dovuto pagare un tragico tributo al polo chimico in termini di salute e non meritano di essere esposti ad ulteriori emissioni inquinanti, rilasciate da navi che producono un vantaggio economico riservato ai soli addetti ai lavori». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

III CARRARA

PRESENCIUMI
Materiale precipita da un cantiere e imbratta un'auto
E' successo in via Mazzini sul posto la polizia municipale. Aperta l'inchiesta per accertare le cause dell'incidente

LIBERAZIONE
«Nave da crociera in porto, quei fumi sono maleodoranti»

ANDREA MARTINELLI
STORIE DI UOMINI E OMBRE
OPERE 1999-2019
PALAZZO CUCCHIARI
CARRARA 1-6 SETTEMBRE 2019

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

«Navi da crociera, fumi tossici»

Il chimico Chiappuella: bisogna elettrificare le banchine

«BASTA navi da crociera. Non possiamo più continuare ad accoglierle in queste condizioni. I residenti non possono più pagare un prezzo altissimo per un vantaggio di pochi addetti ai lavori». A denunciare quella che, a suo parere, è diventata una situazione ormai ingestibile è un nostro lettore, Giuseppe Chiappuella, di professione chimico industriale. «Anche ieri - ci scrive - è rimasta ormeggiata per almeno 10 ore nel nostro porto una nuova, enorme nave da crociera. Come già avvenuto in precedenza, le ciminiere di questa imbarcazione hanno rilasciato nell'aria dei fumi estremamente maleodoranti ed insalubri. Questo perché una nave del genere deve tenere i motori accesi per far funzionare e garantire i servizi di bordo. In questo modo, però, essendo le navi da crociera alimentate da un gasolio molto più sporco di quello utilizzato per le auto, vengono liberati fumi altamente tossici, contenenti ossidi di zolfo, ossidi di azoto, polveri sottili e Co2. Questi veleni, trasportati dalle brezze marine, compromettono la qualità dell'aria, l'ambiente e la salute dei cittadini, soprattutto quelli che abitano in prossimità del porto, che, come nel mio caso, sono costretti a tenere finestre di casa chiuse per tutto il tempo che la nave staziona nello scalo». Chiappuella spiega poi che una soluzione sarebbe possibile, anche se necessiterebbe di importanti investimenti. «I sistemi per evitare di affumicare le abitazioni adiacenti al porto ci sarebbero - dice -. Quello più diffuso, chiamato in gergo cold ironing, consiste nell'elettrificazione delle banchine per alimentare le navi in sosta. Il primo porto ad adottare questo sistema è stato quello di Goteborg, in Svezia, nel lontano 1999, dove è imposto anche ai traghetti ad alle navi porta container. Per sfruttarlo, però, bisogna ammodernare le flotte. In Italia, in base ad una ricerca di Cittadini per l'Aria, soltanto 2 navi su 174 censite hanno già adottato dei sistemi per adeguarsi all'elettrificazione delle banchine. Si tratta di due traghetti della Grimaldi, che possono azzerare le emissioni in porto, grazie alle batterie installate a bordo e ridurle durante la navigazione grazie agli scrubber, filtri che lavano i fumi dagli ossidi di zolfo. Qui a Marina è impossibile continuare ad accogliere queste navi senza predisporre alcun accorgimento. I cittadini hanno già dovuto pagare un tragico tributo al polo chimico in termini di salute e non meritano di essere esposti ad ulteriori emissioni inquinanti, rilasciate da navi che producono un vantaggio economico riservato ai soli addetti ai lavori».



Regione Toscana: Porti, logistica, cantieri, tre bandi per salute e sicurezza

La Regione Toscana stanZIA 6 milioni per finanziare le imprese che investono per migliorare i livelli di salute e sicurezza dei lavoratori

Redazione

FIRENZE Dal sito della Regione Toscana. La Regione Toscana stanZIA 6 milioni per finanziare le imprese che investono in macchinari, attrezzature e software destinati a migliorare i livelli di salute e sicurezza dei lavoratori. Tre bandi destinati alla logistica, alla sicurezza di imprese e stabilimenti industriali nei porti, e ai cantieri edili e navali. Nuove risorse pubbliche al fine di incentivare investimenti delle imprese per la sicurezza e la salute dei lavoratori, con tre bandi della Regione Toscana, cofinanziati dal Fondo europeo di sviluppo regionale (Fesr) 2014-2020, dedicati a specifici ambiti produttivi: i porti commerciali, i cantieri navali ed edili, la logistica: La sicurezza nei luoghi di lavoro Bando Sicurezza Lavoro Porti: prestiti a tasso zero per imprese e liberi professionisti dei porti commerciali di Marina di Carrara, Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo, Domande dal 22 luglio 2019 fino ad esaurimento risorse. Per i dettagli vai la bando Por Fesr 2014-2020 >>> Porti, finanziamenti a tasso zero per migliorare salute e sicurezza dei lavoratori Bando Sicurezza Lavoro Cantieri: prestiti a tasso zero per investimenti di imprese e liberi professionisti, in forma singola o associata, che svolgono la propria attività presso un cantiere edile o navale sito in Toscana e rientranti in specifici codici Ateco dei settori indicati dal bando. Domande dal 2 settembre fino ad esaurimento risorse Per i dettagli vai bando Por Fesr 2014-2020 >>> Cantieri edili e navali, prestiti a tasso zero per salute e sicurezza dei lavoratori Bando Sicurezza Lavoro Logistica: prestiti a tasso zero per investimenti in attività di logistica realizzati da imprese e liberi professionisti, in forma singola o associata, che svolgono attività in uno dei codici Ateco indicati dal bando. Domande dal 2 settembre, fino ad esaurimento risorse Per i dettagli vai al bando Por Fesr 2014-2020 >>> Logistica, prestiti a tasso zero per salute e sicurezza dei lavoratori

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Quattro crociere in una settimana con 7.100 passeggeri, nel 2019 100mila croceristi

Oggi nello scalo la crociera luxury Sirena, venerdì Msc Sinfonia, sabato e domenica due navi della compagnia di navigazione inglese Marella Cruises. Salgono a 52 le toccate della stagione crocieristica 2019. Il presidente Giampieri parla di realtà consolidata per Ancona e le Marche

Quattro crociere in una settimana al porto di Ancona: saranno circa 7.100 i passeggeri delle crociere che arriveranno in questi giorni ad Ancona per scoprire la bellezza della città e delle Marche. Un nuovo record per lo scalo dorico sempre più inserito nelle rotte internazionali crocieristiche del mare Adriatico e del Mediterraneo. Al terminal crociere è arrivata oggi la nave Sirena della compagnia di navigazione Oceania Cruises, specializzata nel segmento di lusso. Un nuovo attracco "luxury", giunta da Venezia e diretta a Bari, con a bordo circa mille persone fra crocieristi ed equipaggio. Venerdì 6 settembre il ritorno di Msc Sinfonia, che attraccherà ad Ancona ogni settimana fino al 22 novembre. La compagnia di navigazione Msc Crociere ha aumentato quest'anno la sua presenza nello scalo salendo dalle 20 toccate del 2018 alle 28 di questa stagione. Msc Sinfonia, con a bordo circa 2.500 persone, fra crocieristi e componenti dell'equipaggio, arriverà alle 9 da Dubrovnik, in Croazia, e ripartirà, dopo una lunga giornata di turismo per i passeggeri nel capoluogo marchigiano e in tutta la regione, alle 18 per il porto di Venezia. Per i crocieristi, saranno a disposizione i servizi di "Welcome to Ancona", il progetto di accoglienza coordinato dalla Camera di Commercio delle Marche, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici fra cui Comune di Ancona, Regione Marche e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Doppio appuntamento nel fine settimana con la compagnia inglese Marella Cruises. Sabato 7 settembre arriverà Marella Celebration e domenica 8 settembre Marella Explorer 2, la nave che ha aperto la nuova stagione crocieristica il 5 maggio. Marella Celebration, con a bordo 1.800 persone circa, arriverà sabato alle 8 dalla croata Hvar e ripartirà alle 18 per Venezia. La "sorella" Marella Explorer 2 arriverà domenica alle 8 da Venezia e ripartirà alle 18 per Dubrovnik. Il calendario delle crociere 2019 arriva così a quota 52 toccate, sei in più rispetto alle 46 previste inizialmente. Marella Cruises ha inserito in questa stagione una seconda nave per Ancona, la Marella Explorer 2 oltre alla Marella Celebration, più che raddoppiando gli approdi, dai 7 del 2018 ai 17 di quest'anno. In questo mese, ci saranno anche due toccate della nave Aegean Odyssey. Questo maggior numero di arrivi consente di ipotizzare un incremento di numero di crocieristi per questa stagione, rispetto al 2018, con più di 100 mila passeggeri stimati rispetto agli oltre 67 mila dello scorso anno. La possibilità di visitare tranquillamente la città e di usufruire dei servizi di ristorazione e bar e dei negozi del centro storico è offerta anche a tutti i passeggeri del porto dorico, in attesa dell'imbarco. Un'opportunità sempre più apprezzata grazie all'app gratuita "Welcome to Ancona", che si può scaricare dal sito www.porto.ancona.it, sono infatti informati in tempo reale su arrivo e partenza del loro traghetto. «Per il 2019, si stima il superamento della soglia dei 100 mila crocieristi. Un risultato importante, ottenuto grazie ad un grande lavoro di squadra di tanti soggetti diversi che, tutti insieme, credono fortemente nello sviluppo di questo segmento turistico, il cui valore è certificato dai numeri in crescita - dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -, le crociere, per il porto di Ancona, sono una realtà che si sta consolidando nel traffico internazionale di settore, che rappresenta una grande opportunità di apertura al turismo per la città di Ancona e per tutta la regione. La crescita costante delle toccate delle navi da crociera, "anche del segmento del lusso - sottolinea Giampieri -, dimostra l'interesse crescente per il nostro porto e per tutti i servizi offerti ai crocieristi e ai passeggeri dei traghetti e per un territorio sempre

ANCONATODAY Attualità

love has no labels

Attualità

Quattro crociere in una settimana con 7.100 passeggeri, nel 2019 100mila croceristi

Oggi nello scalo la crociera luxury Sirena, venerdì Msc Sinfonia, sabato e domenica due navi della compagnia di navigazione inglese Marella Cruises. Salgono a 52 le toccate della stagione crocieristica 2019. Il presidente Giampieri parla di realtà consolidata per Ancona e le Marche

Meditazione

1 più letti di oggi

unicef

unicef

Quattro crociere in una settimana al porto di Ancona: saranno circa 7.100 i passeggeri delle crociere che arriveranno in questi giorni ad Ancona per scoprire la bellezza della città e delle Marche. Un nuovo record per lo scalo dorico sempre più inserito nelle rotte internazionali crocieristiche del mare Adriatico e del Mediterraneo. Al terminal crociere è arrivata oggi la nave Sirena della compagnia di navigazione Oceania Cruises, specializzata nel segmento di lusso. Un nuovo attracco "luxury", giunta da Venezia e diretta a Bari, con a bordo circa mille persone fra crocieristi ed equipaggio. Venerdì 6 settembre il ritorno di Msc Sinfonia, che attraccherà ad Ancona ogni settimana fino al 22

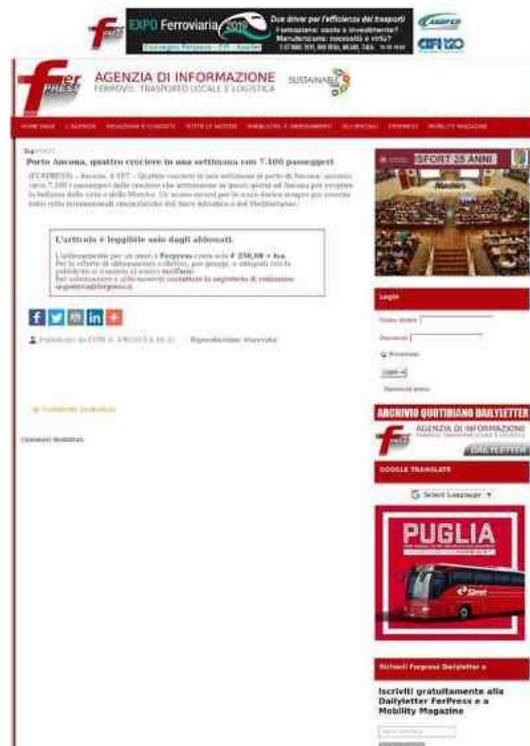
Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

più conosciuto sui mercati esteri turistici per la sua unicità, qualità e bellezza. Un' occasione che richiede a tutto il sistema di migliorare sempre più l' offerta dell' accoglienza perché molte di queste persone, di cui tantissime straniere, visitano le Marche per la prima volta e la scommessa è che possano decidere, grazie al fascino di questa regione, di tornare presto come turisti».

Porto Ancona, quattro crociere in una settimana con 7.100 passeggeri

(FERPRESS) - Ancona, 4 SET - Quattro crociere in una settimana al **porto** di Ancona: saranno circa 7.100 i passeggeri delle crociere che arriveranno in questi giorni ad Ancona per scoprire la bellezza della città e delle Marche. Un nuovo record per lo scalo dorico sempre più inserito nelle rotte internazionali crocieristiche del mare Adriatico e del Mediterraneo. Al terminal crociere è arrivata oggi la nave Sirena della compagnia di navigazione Oceania Cruises, specializzata nel segmento di lusso. Un nuovo attracco "luxury", giunta da **Venezia** e diretta a Bari, con a bordo circa mille persone fra crocieristi ed equipaggio. Venerdì 6 settembre il ritorno di Msc Sinfonia, che attraccherà ad Ancona ogni settimana fino al 22 novembre. La compagnia di navigazione Msc Crociere ha aumentato quest' anno la sua presenza nello scalo salendo dalle 20 toccate del 2018 alle 28 di questa stagione. Msc Sinfonia, con a bordo circa 2.500 persone, fra crocieristi e componenti dell' equipaggio, arriverà alle 9 da Dubrovnik, in Croazia, e ripartirà, dopo una lunga giornata di turismo per i passeggeri nel capoluogo marchigiano e in tutta la regione, alle 18 per il **porto** di **Venezia**. Per i crocieristi, saranno a disposizione i servizi di "Welcome to Ancona", il progetto di accoglienza coordinato dalla Camera di Commercio delle Marche, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici fra cui Comune di Ancona, Regione Marche e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Doppio appuntamento nel fine settimana con la compagnia inglese Marella Cruises. Sabato 7 settembre arriverà Marella Celebration e domenica 8 settembre Marella Explorer 2, la nave che ha aperto la nuova stagione crocieristica il 5 maggio. Marella Celebration, con a bordo 1.800 persone circa, arriverà sabato alle 8 dalla croata Hvar e ripartirà alle 18 per **Venezia**. La "sorella" Marella Explorer 2 arriverà domenica alle 8 da **Venezia** e ripartirà alle 18 per Dubrovnik. Il calendario delle crociere 2019 arriva così a quota 52 toccate, sei in più rispetto alle 46 previste inizialmente. Marella Cruises ha inserito in questa stagione una seconda nave per Ancona, la Marella Explorer 2 oltre alla Marella Celebration, più che raddoppiando gli approdi, dai 7 del 2018 ai 17 di quest' anno. In questo mese, ci saranno anche due toccate della nave Aegean Odyssey. Questo maggior numero di arrivi consente di ipotizzare un incremento di numero di crocieristi per questa stagione, rispetto al 2018, con più di 100 mila passeggeri stimati rispetto agli oltre 67 mila dello scorso anno. La possibilità di visitare tranquillamente la città e di usufruire dei servizi di ristorazione e bar e dei negozi del centro storico è offerta anche a tutti i passeggeri del **porto** dorico, in attesa dell' imbarco. Un' opportunità sempre più apprezzata grazie all' app gratuita "Welcome to Ancona", che si può scaricare dal sito www.porto.ancona.it, sono infatti informati in tempo reale su arrivo e partenza del loro traghetto. "Per il 2019, si stima il superamento della soglia dei 100 mila crocieristi. Un risultato importante, ottenuto grazie ad un grande lavoro di squadra di tanti soggetti diversi che, tutti insieme, credono fortemente nello sviluppo di questo segmento turistico, il cui valore è certificato dai numeri in crescita - dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -, le crociere, per il **porto** di Ancona, sono una realtà che si sta consolidando nel traffico internazionale di settore, che rappresenta una grande opportunità di apertura al turismo per la città di Ancona e per tutta la regione". La crescita costante delle toccate delle navi da crociera, "anche del segmento del lusso - sottolinea Giampieri -, dimostra l' interesse crescente per il nostro **porto** e per tutti i servizi offerti ai crocieristi e ai passeggeri dei traghetti e per un territorio sempre più conosciuto sui mercati esteri turistici per la sua unicità, qualità e bellezza. Un' occasione che richiede a tutto il sistema di migliorare sempre più l' offerta dell' accoglienza perché molte di queste persone, di



FerPress

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

cui tantissime straniere, visitano le Marche per la prima volta e la scommessa è che possano decidere, grazie al fascino di questa regione, di tornare presto come turisti".

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO DI ANCONA: quattro crociere in una settimana con 7.100 passeggeri

Quattro crociere in una settimana al **porto** di Ancona: saranno circa 7.100 i passeggeri delle crociere che arriveranno in questi giorni ad Ancona per scoprire la bellezza della città e delle Marche. Un nuovo record per lo scalo dorico sempre più inserito nelle rotte internazionali crocieristiche del mare Adriatico e del Mediterraneo. Al terminal crociere è arrivata oggi la nave Sirena della compagnia di navigazione Oceania Cruises, specializzata nel segmento di lusso. Un nuovo attracco "luxury", giunta da **Venezia** e diretta a Bari, con a bordo circa mille persone fra crocieristi ed equipaggio. Venerdì 6 settembre il ritorno di Msc Sinfonia, che attraccherà ad Ancona ogni settimana fino al 22 novembre. La compagnia di navigazione Msc Crociere ha aumentato quest' anno la sua presenza nello scalo salendo dalle 20 toccate del 2018 alle 28 di questa stagione. Msc Sinfonia, con a bordo circa 2.500 persone, fra crocieristi e componenti dell' equipaggio, arriverà alle 9 da Dubrovnik, in Croazia, e ripartirà, dopo una lunga giornata di turismo per i passeggeri nel capoluogo marchigiano e in tutta la regione, alle 18 per il **porto** di **Venezia**. Per i crocieristi, saranno a disposizione i servizi di 'Welcome to Ancona', il progetto di accoglienza coordinato dalla Camera di Commercio delle Marche, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici fra cui Comune di Ancona, Regione Marche e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Doppio appuntamento nel fine settimana con la compagnia inglese Marella Cruises. Sabato 7 settembre arriverà Marella Celebration e domenica 8 settembre Marella Explorer 2, la nave che ha aperto la nuova stagione crocieristica il 5 maggio. Marella Celebration, con a bordo 1.800 persone circa, arriverà sabato alle 8 dalla croata Hvar e ripartirà alle 18 per **Venezia**. La 'sorella' Marella Explorer 2 arriverà domenica alle 8 da **Venezia** e ripartirà alle 18 per Dubrovnik. Il calendario delle crociere 2019 arriva così a quota 52 toccate, sei in più rispetto alle 46 previste inizialmente. Marella Cruises ha inserito in questa stagione una seconda nave per Ancona, la Marella Explorer 2 oltre alla Marella Celebration, più che raddoppiando gli approdi, dai 7 del 2018 ai 17 di quest' anno. In questo mese, ci saranno anche due toccate della nave Aegean Odyssey. Questo maggior numero di arrivi consente di ipotizzare un incremento di numero di crocieristi per questa stagione, rispetto al 2018, con più di 100 mila passeggeri stimati rispetto agli oltre 67 mila dello scorso anno. La possibilità di visitare tranquillamente la città e di usufruire dei servizi di ristorazione e bar e dei negozi del centro storico è offerta anche a tutti i passeggeri del **porto** dorico, in attesa dell' imbarco. Un' opportunità sempre più apprezzata grazie all' app gratuita 'Welcome to Ancona', che si può scaricare dal sito www.porto.ancona.it, sono infatti informati in tempo reale su arrivo e partenza del loro traghetto. 'Per il 2019, si stima il superamento della soglia dei 100 mila crocieristi. Un risultato importante, ottenuto grazie ad un grande lavoro di squadra di tanti soggetti diversi che, tutti insieme, credono fortemente nello sviluppo di questo segmento turistico, il cui valore è certificato dai numeri in crescita - dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -, le crociere, per il **porto** di Ancona, sono una realtà che si sta consolidando nel traffico internazionale di settore, che rappresenta una grande opportunità di apertura al turismo per la città di Ancona e per tutta la regione'. La crescita costante delle toccate delle navi da crociera, 'anche del segmento del lusso - sottolinea Giampieri -, dimostra l' interesse crescente per il nostro **porto** e per tutti i servizi offerti ai crocieristi e ai passeggeri dei traghetti e per un territorio sempre più conosciuto sui mercati esteri turistici per la sua unicità, qualità e bellezza. Un' occasione che richiede a tutto il sistema di migliorare sempre più l' offerta dell' accoglienza perché molte di queste persone, di



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

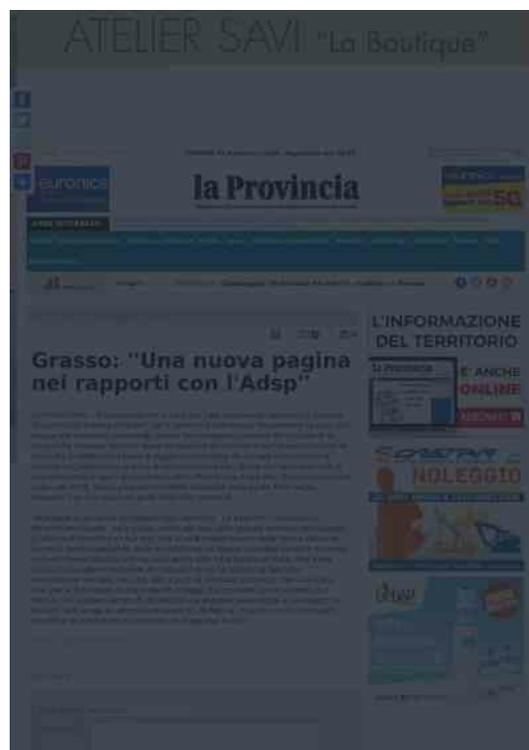
cui tantissime straniere, visitano le Marche per la prima volta e la scommessa è che possano decidere, grazie al fascino di questa regione, di tornare presto come turisti'.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Grasso: "Una nuova pagina nei rapporti con l' Adsp"

CIVITAVECCHIA - "È necessario che si apra una pagina nuova nei rapporti tra Comune ed **Autorità di sistema portuale**". Ne è convinto il vicesindaco Massimiliano Grasso, con delega alla portualità, prendendo spunto dalla proposta avanzata dal consigliere di Forza Italia Pasquale Marino il quale ha riportato all' attenzione dell' amministrazione la possibilità di istituire una tassa di soggiorno marittima, da versare direttamente al comune di Civitavecchia, a titolo di compensazione per i disagi che subisce la città di tipo ambientale e legati all' aumentato del traffico di bus, taxi e Ncc. Una proposta sulla quale, nel 2013, aveva già lavorato l' allora assessore della giunta Tidei Sergio Serpente, con uno studio da parte degli uffici comunali. "Numerose le questioni sul tappeto con l' Authority - ha aggiunto il vicesindaco Massimiliano Grasso - ed è chiaro, anche alla luce della recente sentenza del Consiglio di Stato sull' accordo tra i due enti, che la città debba ricevere delle risorse dal porto anche in termini economici. Sulle modalità con cui questo dovrebbe avvenire esiste da anni un intenso dibattito che riguarda anche altre città portuali in Italia. Tant' è che l' Anci, l' associazione nazionale dei comuni italiani, ha istituito un' apposita commissione riservata alle città sedi di porti di rilevanza nazionale, che ha avviato l' iter per la definizione di una proposta di legge che consenta, come avviene per i comuni che ospitano aeroporti, di istituire una apposita tassa legata ai passeggeri in transito. Ben venga la commissione proposta da Marino - ha concluso il vicesindaco - per offrire un contributo di idee ulteriore ai processi in atto".
(04 Set 2019 - Ore 08:50)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Rtc e Enel: l' Authority accende i riflettori

CIVITAVECCHIA - Il presidente dell' **Adsp** Di Majo ha dato seguito alla lettera della Cpc, scrivendo al Sindaco, alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture chiedendo "un intervento in merito alla crisi socio-economica in atto nel porto ingenerata - si legge - in particolar modo dalle politiche aziendali adottate da Enel e da Roma Terminal Container". Per Enel anche l' **Adsp** non esclude la possibilità di riproporre la realizzazione della Darsena energetica grandi masse. Nel frattempo la società ha comunicato la ripresa del traffico del carbone, con 15 navi fino a fine anno. Per Rtc è stato sottolineato il mancato rispetto dei volumi dei container movimentati, auspicando il raggiungimento di quanto stabilito nel 2004. Per questo l' **Adsp** ritiene opportuna una concertazione con i vari Enti. (04 Set 2019 - Ore 08:44)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Bloccati a bordo del traghetto: il Codacons vicino ai passeggeri

CIVITAVECCHIA - "Gli 850 passeggeri che ieri sono rimasti bloccati per oltre otto ore a bordo della nave Claudia, alla banchina 2 del porto di Civitavecchia, hanno diritto al risarcimento per i danni morali e materiali subiti". Lo afferma il Codacons, intervenendo sul caso della motonave della società Adria, affittata per tutta l'estate dalla Grimaldi, che a causa di un problema al portellone non è riuscita a far sbarcare subito i viaggiatori presenti a bordo. "Si tratta di un episodio gravissimo che ha creato disagi enormi ai passeggeri - ha spiegato Sabrina De Paolis, responsabile dei porti e logistica del Codacons - tutti gli utenti presenti sulla nave hanno diritto non solo al rimborso del biglietto, ma anche al risarcimento per i danni morali e materiali subiti. In tal senso il Codacons si mette a loro disposizione per avviare da subito le dovute azioni legali contro la società, e invita i viaggiatori ad inviare una mail all'indirizzo info@codacons.it per ottenere le info utili. Chiediamo alla società di aprire subito un tavolo di trattativa con il Codacons, finalizzato a riconoscere ai passeggeri coinvolti nella vicenda un indennizzo automatico - ha concluso De Paolis - ricordiamo inoltre che quanto accaduto potrebbe avere ripercussioni sul piano penale, alla luce delle possibili fattispecie di sequestro di persona e violenza privata ai danni dei viaggiatori della nave". (04 Set 2019 - Ore 16:40)



Dragaggi al porto «sorvegliati speciali» convenzione tra l' authority e l' Arpac

Diletta Turco

LE GRANDI OPERE Saranno dei dragaggi sorvegliati speciali quelli che interesseranno il porto di Salerno. A finire, infatti, sotto la stretta osservazione dell' Arpac, l' agenzia regionale dell' ambiente, il rumore e le emissioni in atmosfera prodotti dalle operazioni di movimentazione dei sedimenti. E' questo, in sintesi, il contenuto della convenzione firmata ieri tra il presidente dell' **autorità di sistema** del Mar Tirreno centrale, Pietro Spirito, e il commissario straordinario Arpac, Stefano Sorvino, con l' obiettivo di indagare e analizzare gli effetti ambientali che avranno le operazioni di dragaggio dei fondali sia dell' area commerciale che dello specchio acqueo antistante molo Manfredi. GLI OBIETTIVI L' intesa stipulata ieri prevede, tra l' altro, una campagna di monitoraggio della qualità dell' aria, della durata di quaranta giorni, condotta con una stazione mobile posizionata all' interno dell' area portuale, con determinazioni analitiche delle concentrazioni di Pm10, metalli pesanti e idrocarburi. Il monitoraggio verrà effettuato prima dell' inizio dei lavori, in modo da valutare l' impatto dei sedimenti sulle concentrazioni degli inquinanti atmosferici. Arpac effettuerà inoltre misure di rumore nell' area delle operazioni. «Il tema dell' adeguamento infrastrutturale del **sistema** portuale - dichiara Spirito - passa prioritariamente per il dragaggio dei fondali, un' attività indispensabile per assicurare l' accesso alle navi di adeguato pescaggio. Tale intervento richiede anche una serie di controlli propedeutici ed in corso d' opera. La convenzione rappresenta la prosecuzione coerente di un percorso di collaborazione che ha comportato già un primo monitoraggio sulla tipologia di sedimenti da dragare. L' accordo prosegue Spirito si riferisce a controlli sulla qualità dell' aria e sul rumore che saranno monitorati durante le fasi del dragaggio. Si tratta di un tassello necessario per assicurare la qualità dell' intervento e la conclusione nei tempi previsti grazie ai controlli eseguiti contestualmente ai lavori di dragaggio». La presenza dei tecnici Arpac nei lavori di scavo dei fondali del porto di Salerno non è una novità. «Le attività previste da questa convenzione - ricorda Sorvino - non sono le prime che l' Agenzia svolge in funzione del dragaggio del porto salernitano. Già a partire dal 2015 il nostro dipartimento di Salerno ha svolto funzioni di controllo sulle attività preliminari al dragaggio, verificando la corretta esecuzione delle attività di campionamento e analisi dei sedimenti dei fondali del porto e del canale di ingresso. Questo dimostra che il coinvolgimento dell' Agenzia ambientale nei lavori pubblici non è affatto un ostacolo, ma può contribuire a renderli più efficienti e trasparenti». L' obiettivo dell' authority unica è quello di chiudere tecnicamente la gara di assegnazione dei lavori entro la prossima settimana, e consegnare l' area di lavoro si inizierà proprio dal lato turistico del molo Manfredi che dovrà avere una profondità di 11,5 metri alla ditta aggiudicatrice. Al momento sulla gara pendono alcuni ricorsi che potrebbero complicare le cose. Ad essersi opposte alle decisioni prese dalla commissione ci sono, infatti, sia la prima azienda esclusa per un' offerta ritenuta non equilibrata che la prima classificata. Anche questa è stata ritenuta anomala, e gli esaminatori sono ora al vaglio dell' offerta presentata dall' azienda che ha ottenuto il secondo posto. L' iniziale vincitrice ha presentato delle giustificazioni alla commissione esaminatrice che, però, non le ha ritenute valide.



Arpac Campania monitora effetti ambientali delle operazioni dragaggio fondali per Porto Salerno

(FERPRESS) - Salerno, 4 SET - Indagare gli effetti ambientali delle operazioni di dragaggio del porto di Salerno è lo scopo di una convenzione siglata oggi tra l' Autorità di sistema portuale del **Mar Tirreno Centrale** e Arpac, l' Agenzia ambientale campana. Con questo accordo, Arpac si impegna a monitorare il rumore e le emissioni in atmosfera prodotti dalle operazioni di movimentazione dei sedimenti. Le operazioni di escavo dei fondali dello scalo marittimo salernitano, in programma a partire da novembre 2019, prevedono la rimozione di una quantità di sabbie superiore a tre milioni di metri cubi. L' obiettivo è quello di portare i fondali dell' area commerciale a 14,50 metri e quelli dell' area passeggeri a 11,50 metri di profondità. L' intesa stipulata oggi prevede, tra l' altro, una campagna di monitoraggio della qualità dell' aria, della durata di quaranta giorni, condotta con una stazione mobile posizionata all' interno dell' area portuale, con determinazioni analitiche delle concentrazioni di PM10, metalli pesanti e idrocarburi policiclici aromatici. Il monitoraggio degli stessi parametri verrà effettuato prima dell' inizio dei lavori, in modo da valutare l' impatto delle operazioni di movimentazione dei sedimenti sulle concentrazioni degli inquinanti atmosferici. Arpac effettuerà inoltre misure di rumore nell' area delle operazioni. «Il tema dell' adeguamento infrastrutturale del sistema portuale», dichiara il presidente dell' **AdSP Mar Tirreno Centrale**, **Pietro Spirito**, «passa prioritariamente per il dragaggio dei fondali, un' attività indispensabile per assicurare l' accesso alle navi di adeguato pescaggio. Tale intervento richiede anche una serie di controlli propedeutici ed in corso d' opera. La convenzione siglata oggi rappresenta la prosecuzione coerente di un percorso di collaborazione che ha comportato già un primo monitoraggio sulla tipologia di sedimenti da dragare. L' accordo odierno - prosegue **Spirito** - si riferisce a controlli sulla qualità dell' aria e sul rumore che saranno monitorati durante le fasi del dragaggio. Si tratta di un tassello necessario per assicurare la qualità dell' intervento e la conclusione nei tempi previsti grazie ai controlli eseguiti contestualmente ai lavori di dragaggio». «Le attività previste da questa convenzione», ricorda il commissario straordinario Arpac Stefano Sorvino, «non sono le prime che l' Agenzia svolge in funzione del dragaggio del porto salernitano. Già a partire dal 2015 il nostro dipartimento di Salerno ha svolto funzioni di controllo sulle attività preliminari al dragaggio, verificando la corretta esecuzione delle attività di campionamento e analisi dei sedimenti dei fondali del porto e del canale di ingresso. Questo dimostra che il coinvolgimento dell' Agenzia ambientale nei lavori pubblici non è affatto un ostacolo, ma può contribuire a renderli più efficienti e trasparenti».



Porto di Salerno: Arpac monitora effetti ambientali delle operazioni di dragaggio.

PIETRO PIZZOLLA

Indagare gli effetti ambientali delle operazioni di dragaggio del porto di Salerno è lo scopo di una convenzione siglata oggi tra l' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno Centrale e Arpac, l' Agenzia ambientale campana. Con questo accordo, Arpac si impegna a monitorare il rumore e le emissioni in atmosfera prodotti dalle operazioni di movimentazione dei sedimenti. Le operazioni di escavo dei fondali dello scalo marittimo salernitano, in programma a partire da novembre 2019, prevedono la rimozione di una quantità di sabbie superiore a tre milioni di metri cubi. L' obiettivo è quello di portare i fondali dell' area commerciale a 14,50 metri e quelli dell' area passeggeri a 11,50 metri di profondità. L' intesa stipulata oggi prevede, tra l' altro, una campagna di monitoraggio della qualità dell' aria, della durata di quaranta giorni, condotta con una stazione mobile posizionata all' interno dell' area **portuale**, con determinazioni analitiche delle concentrazioni di PM10, metalli pesanti e idrocarburi policiclici aromatici. Il monitoraggio degli stessi parametri verrà effettuato prima dell' inizio dei lavori, in modo da valutare l' impatto delle operazioni di movimentazione dei sedimenti sulle concentrazioni degli inquinanti atmosferici. Arpac effettuerà inoltre misure di rumore nell' area delle operazioni. «Il tema dell' adeguamento infrastrutturale del **sistema portuale**», dichiara il presidente dell' AdSP Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, «passa prioritariamente per il dragaggio dei fondali, un' attività indispensabile per assicurare l' accesso alle navi di adeguato pescaggio. Tale intervento richiede anche una serie di controlli propedeutici ed in

corso d' opera. La convenzione siglata oggi rappresenta la prosecuzione coerente di un percorso di collaborazione che ha comportato già un primo monitoraggio sulla tipologia di sedimenti da dragare. L' accordo odierno - prosegue Spirito - si riferisce a controlli sulla qualità dell' aria e sul rumore che saranno monitorati durante le fasi del dragaggio. Si tratta di un tassello necessario per assicurare la qualità dell' intervento e la conclusione nei tempi previsti grazie ai controlli eseguiti contestualmente ai lavori di dragaggio». «Le attività previste da questa convenzione», ricorda il commissario straordinario Arpac Stefano Sorvino, «non sono le prime che l' Agenzia svolge in funzione del dragaggio del porto salernitano. Già a partire dal 2015 il nostro dipartimento di Salerno ha svolto funzioni di controllo sulle attività preliminari al dragaggio, verificando la corretta esecuzione delle attività di campionamento e analisi dei sedimenti dei fondali del porto e del canale di ingresso. Questo dimostra che il coinvolgimento dell' Agenzia ambientale nei lavori pubblici non è affatto un ostacolo, ma può contribuire a renderli più efficienti e trasparenti».



Porto di Salerno, intesa con Arpac: saranno monitorati gli effetti ambientali delle operazioni di dragaggio

Indagare gli effetti ambientali delle operazioni di dragaggio del porto di Salerno è l'obiettivo di una convenzione siglata oggi tra l' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno centrale e Arpac, l' Agenzia ambientale campana. Arpac si impegna a monitorare il rumore e le emissioni in atmosfera prodotti dalle operazioni di movimentazione dei sedimenti. Le operazioni di scavo dei fondali dello scalo marittimo salernitano, in programma a partire da novembre prossimo, prevedono la rimozione di oltre tre milioni di metri cubi di sabbie per portare i fondali dell' area commerciale a 14,50 metri e quelli dell' area passeggeri a 11,50 metri di profondità. L' intesa prevede, tra l' altro, una campagna di monitoraggio della qualità dell' aria, della durata di quaranta giorni, condotta con una stazione mobile posizionata all' interno dell' area **portuale**, con determinazioni analitiche delle concentrazioni di PM10, metalli pesanti e idrocarburi policiclici aromatici. Il monitoraggio degli stessi parametri verrà effettuato prima dell' inizio dei lavori, in modo da valutare l' impatto delle operazioni di movimentazione dei sedimenti sulle concentrazioni degli inquinanti atmosferici. Arpac effettuerà inoltre misure di rumore nell' area delle operazioni. "Il tema dell' adeguamento infrastrutturale del **sistema portuale** passa prioritariamente per il dragaggio dei fondali, un' attività indispensabile per assicurare l' accesso alle navi di adeguato pescaggio. Tale intervento richiede anche una serie di controlli propedeutici e in corso d' opera. La convenzione prosegue nel percorso di collaborazione che ha comportato già un primo monitoraggio sulla tipologia di sedimenti da dragare, spiega presidente dell' AdSP Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito. "Le attività previste da questa convenzione - ricorda il commissario straordinario Arpac, Stefano Sorvino - non sono le prime che l' Agenzia svolge in funzione del dragaggio del porto salernitano. Già a partire dal 2015 il nostro dipartimento di Salerno ha svolto funzioni di controllo sulle attività preliminari al dragaggio, verificando la corretta esecuzione delle attività di campionamento e analisi dei sedimenti dei fondali del porto e del canale di ingresso. Questo dimostra che il coinvolgimento dell' Agenzia ambientale nei lavori pubblici non è affatto un ostacolo, ma può contribuire a renderli più efficienti e trasparenti".



L' ARPAC monitorerà il rumore e le emissioni prodotti dalle operazioni di dragaggio nel porto di Salerno

Siglata una convenzione con l' AdSP del Mar Tirreno Centrale L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha siglato una convenzione con l' Agenzia Regionale Protezione Ambientale Campania (ARPAC) con la quale quest' ultima si impegna a monitorare il rumore e le emissioni in atmosfera prodotti dalla movimentazione dei sedimenti nel corso delle operazioni di dragaggio nel porto di Salerno che sono in programma a partire dal prossimo novembre e prevedono la rimozione di una quantità di sabbie superiore a tre milioni di metri cubi. L' obiettivo è quello di portare i fondali dell' area commerciale dello scalo portuale a -14,50 metri e quelli dell' area passeggeri a -11,50 metri di profondità. L' intesa stipulata oggi prevede, tra l' altro, una campagna di monitoraggio della qualità dell' aria della durata di quaranta giorni condotta con una stazione mobile posizionata all' interno dell' area portuale, con determinazioni analitiche delle concentrazioni di PM10, metalli pesanti e idrocarburi policiclici aromatici. Il monitoraggio degli stessi parametri verrà effettuato prima dell' inizio dei lavori, in modo da valutare l' impatto delle operazioni di movimentazione dei sedimenti sulle concentrazioni degli inquinanti atmosferici. ARPAC effettuerà inoltre misure di rumore nell' area delle operazioni. Sottolineando che il dragaggio dei fondali è un' attività indispensabile per assicurare l' accesso al porto di Salerno alle navi di adeguato pescaggio, il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, ha specificato che «tale intervento richiede anche una serie di controlli propedeutici ed in corso d' opera. La convenzione siglata oggi - ha spiegato - rappresenta la prosecuzione coerente di un percorso di collaborazione che ha comportato già un primo monitoraggio sulla tipologia di sedimenti da dragare. L' accordo odierno si riferisce a controlli sulla qualità dell' aria e sul rumore che saranno monitorati durante le fasi del dragaggio. Si tratta di un tassello necessario per assicurare la qualità dell' intervento e la conclusione nei tempi previsti grazie ai controlli eseguiti contestualmente ai lavori di dragaggio».



Informazioni Marittime

Salerno

Accordo Arpac-porto per i dragaggi di Salerno

L'agenzia regionale per l'ambiente analizzerà le concentrazioni di metalli pesanti nei sedimenti e l'intensità dei rumori prodotti dall'escavatrice. Si parte a novembre

Indagare gli effetti ambientali delle operazioni di dragaggio del **porto** di Salerno è lo scopo di una convenzione siglata oggi tra l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale e l'Arpac, l'Agenzia ambientale campana. Con questo accordo, Arpac si impegna a monitorare il rumore e le emissioni in atmosfera prodotti dalle operazioni di movimentazione dei sedimenti. Verrà avviata una campagna di monitoraggio della qualità dell'aria della durata di quaranta giorni, condotta con una stazione mobile posizionata all'interno dell'area portuale che analizzerà le concentrazioni di PM10, metalli pesanti e idrocarburi policiclici aromatici. Una misura che verrà fatta prima e durante i lavori, in modo da valutare l'impatto delle operazioni di movimentazione dei sedimenti sulle concentrazioni degli inquinanti atmosferici. Arpac analizzerà anche il rumore nell'area prodotta dalle operazioni. Le operazioni di escavo dei fondali dello scalo marittimo salernitano, che partiranno tra circa un mese, a novembre, prevedono la rimozione di una quantità di sabbie superiore a tre milioni di metri cubi, molti di più di quelli che sono stati dragati per il **porto di Napoli**. L'obiettivo è quello di portare i fondali dell'area commerciale a 14,5 metri e quelli dell'area passeggeri a 11,5 metri di profondità. «L'adeguamento infrastrutturale del sistema portuale passa prioritariamente per il dragaggio dei fondali, un'attività indispensabile per assicurare l'accesso alle navi di adeguato pescaggio», commenta Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. «Tale intervento richiede anche una serie di controlli propedeutici ed in corso d'opera. La convenzione siglata oggi rappresenta la prosecuzione coerente di un percorso di collaborazione che ha comportato già un primo monitoraggio sulla tipologia di sedimenti da dragare. L'accordo di oggi è un tassello necessario per assicurare la qualità dell'intervento e la conclusione nei tempi previsti grazie ai controlli eseguiti contestualmente ai lavori di dragaggio». Per l'Arpac queste non sono le prime attività nel **porto** di Salerno, precisa il commissario dell'agenzia, Stefano Sorvino, «dal 2015 - spiega - il nostro dipartimento di Salerno ha svolto funzioni di controllo sulle attività preliminari al dragaggio, verificando la corretta esecuzione delle attività di campionamento e analisi dei sedimenti dei fondali del **porto** e del canale di ingresso. Questo dimostra che il coinvolgimento dell'Agenzia ambientale nei lavori pubblici non è affatto un ostacolo ma può contribuire a renderli più efficienti e trasparenti».



Salerno Today

Salerno

Dragaggio dei fondali del porto, l'annuncio di Messineo: "Si parte a novembre"

Per quanto riguarda Porta Ovest, invece, manca ancora una firma che possa sbloccare l'impasse e c'è sempre da sciogliere il nodo cessione. La ditta esclusa dalla gara promette battaglia

"Per il dragaggio dei fondali del porto di Salerno", via libera a novembre. Lo annuncia Francesco Messineo (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale). Adesso è corsa contro il tempo per completare le procedure ma c'è sempre il pericolo ricorsi. Le infrastrutture Per Porta Ovest, altra infrastruttura di importanza cruciale, strategica, manca ancora una firma che possa sbloccare l'impasse e c'è sempre da sciogliere il nodo cessione. La ditta esclusa dalla gara promette battaglia.

SIDERURGIA

ArcelorMittal: bene il decreto, ma scatta l'allarme sul carbone

Approvvigionamenti limitati a causa dei sequestri delle banchine I sindacati contestano la proroga della Cassa per 1.395 addetti

Domenico Palmiotti

ArcelorMittal resta a Taranto. Il decreto legge che - in una nuova veste giuridica e limitata al solo piano ambientale - assicura l'immunità penale per la società è da oggi in vigore. Il dl crisi-lavoro cancella lo stop all'immunità dal 6 settembre, introdotto dal dl Crescita, e la introduce a scadenza progressiva, adattata cioè impianto per impianto. ArcelorMittal Italia ha fatto sapere che «continuerà ad operare oltre il 6 settembre pur continuando a monitorare gli impatti giuridici, normativi e operativi relativi all'impianto di Taranto per quanto concerne la sua attività». Per Matthieu Jehl, ad di ArcelorMittal Italia, «il nuovo decreto legge significa che, almeno per il momento, siamo in grado di continuare a gestire lo stabilimento di Taranto oltre il 6 settembre, pur continuando a valutarne l'impatto potenziale. Ora dobbiamo affrontare la questione dello spegnimento che è stato ingiunto per l'altoforno numero due. I commissari dell'Ilva AS, responsabili della questione, hanno presentato al Tribunale di Taranto una nuova istanza a tale riguardo». «Mi auguro - conclude Jehl - che si trovi una soluzione che ci consenta di continuare a far funzionare i tre altiforni indispensabili per la sostenibilità a lungo termine dello stabilimento». Infatti l'azienda deve fare i conti con altri problemi non secondari. In prima battuta c'è la continuità produttiva della fabbrica. In attesa di sapere cosa deciderà la Magistratura sui due ricorsi presentati da Ilva in amministrazione straordinaria, proprietaria degli impianti, per evitare lo spegnimento dell'altoforno 2, c'è da assicurare l'

approvvigionamento delle materie prime. Ne servirebbero 30mila tonnellate al giorno ma si starebbe sotto questa cifra poiché dopo il sequestro del quarto sporgente non è disponibile l'infrastruttura della fabbrica dedicata allo sbarco di minerali e carbone. In alternativa si sta utilizzando una parte del molo polisetoriale con un'impresa esterna, ma è necessario un altro approdo, individuato nello scalo di **Brindisi** da dove poi le materie prime saranno trasferite via camion al siderurgico. Lo sbarco del carbone a **Brindisi** si presenta problematico: c'è il no del sindaco Riccardo Rossi e il percorso è tutto da costruire. Lo si farà in una riunione convocata per domani alle 11 dall'Autorità portuale del Mar Adriatico Meridionale con Arpa, Asl, Vigili del Fuoco, Dogana, Comune e Provincia di **Brindisi**, impresa che lavorerà per ArcelorMittal. Tito Vespasiani, segretario generale dell'Authority spiega che «la richiesta di un operatore io non la posso cestinare - dice - e i porti sono a servizio dei distretti produttivi». Dov'è allora il problema? Se per sbarcare i minerali di ferro basta seguire il regolamento in vigore per le rinfuse, per il carbone lo scarico può avvenire solo al terminal Enel del **porto** di **Brindisi**. Non c'è una disciplina di sbarco sulle banchine pubbliche. «Attualmente - aggiunge Vespasiani - il terminal Enel è meno utilizzato del passato ma penso che lo scarico del carbone per ArcelorMittal non sia compatibile». «Ecco perché - sottolinea - terremo una riunione per valutare se è possibile dar corso alla domanda di ArcelorMittal e quali sono le eventuali condizioni. Può darsi che non si decida in giornata se dovesse servire un supplemento di istruttoria». L'allarme ambientale? «Costa Morena Est dista circa due chilometri da **Brindisi** - dice Vespasiani -. Il carbone non sarà poggiato a terra, ma dalla gru andrà alla tramoggia e da qui ai camion per il trasporto a Taranto. La tramoggia ha una depolveratrice e i camion saranno telonati e ben chiusi. Si



Il Sole 24 Ore

Brindisi

possono poi fissare delle prescrizioni ulteriori». Intanto, il decreto legge non piace al sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci, che rilancia chiedendo un provvedimento per la città e attende di incontrare il nuovo ministro. «Il governo giallo-verde, prima di calare il sipario - afferma il sindaco -, ci ha lasciato un altro bel decreto salva Ilva». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

BRACCIO DI FERRO DOPO IL SEQUESTRO DEI MOLI DELLA CITTÀ DEI DUE MARI, SI PUNTA A QUELLI BRINDISINI

Il sindaco irremovibile: diremo «no» al carbone per l'ex-Ilva a Brindisi

Domani mattina si prevedono «scintille» al tavolo tecnico

BRINDISI. Sarà un «no» convinto quello che domattina esprimerà il sindaco della città, Riccardo Rossi, quando sarà al tavolo tecnico convocato dall'Autorità di sistema portuale. Alle 10 il Comune di Brindisi sarà in riunione assieme a Provincia, Asl, Arpa Puglia, Vigili del Fuoco, Capitaneria, Ufficio di sanità marittima e aerea nella sede di Brindisi, perché Sir Servizi Industriali, l'impresa incaricata da Arcelor Mittal per le attività di movimentazione di carbone e minerali a Brindisi ha chiesto che il carbone per il siderurgico tarantino sbarchi a Brindisi dopo il sequestro dei moli tarantini e dicono che l'Autorità portuale sembri orientata favorevolmente allo sbarco. Rossi arriva alla riunione forte del «no» trasversale e unanime a far sbarcare nel porto tonnellate e tonnellate di carbone e materiali ferrosi destinati allo stabilimento Arcelor Mittal (ex Ilva), coagulatosi attorno alla presa di posizione manifestata subito dallo stesso primo cittadino e supportato in contemporanea dal suo movimento «Brindisi Bene comune». Ieri poi da destra e sinistra e dal «postideologico» (come si autodefinisce il Movimento 5 Stelle) parliamo quindi di Pd, Pri, Forza Italia con qualche distinguo, «Movimento +39» e Movimento 5 Stelle, appunto - è giunto un coro unanime di «no», raggiunto proprio sul tema della decarbonizzazione del territorio brindisino. Anche perché a, quanto è dato sapere, la Sir Servizi Industriali, che già opera nel porto di Brindisi, ha chiesto all'Authority di poter sbarcare per conto di Arcelor Mittal un rateo giornaliero di materie prime (tra le quali carbone fossile, minerale di ferro, pellets ecc.) di almeno 30.000 tonnellate. In pratica l'impiego delle banchine di Costa Morena Est e Costa Morena Testata Nord dovrebbe essere di circa 4/5 giorni a nave con un numero di circa 4 navi al mese, al momento per un periodo di 6-8 mesi. Sembra che Sir abbia fornito garanzie all'Authority, facendo anche presente che nel sito di Costa Morena siano attive due centraline per il monitoraggio della dispersione delle polveri i cui «dati raccolti e validati da Arpa Puglia nel corso di questi anni non hanno evidenziato particolari problematiche rispetto a i parametri di cui al D.M. 60/2000, applicato per la rilevazione dei PM10 negli ambiti urbani, se non in qualche caso, comunque sporadico, spesso attribuibile a eventi atmosferici più che alle operazioni portuali». Questa valutazione, tuttavia, viene ribaltata dalla politica brindisina che fa notare come anche la stessa Enel ha dovuto investire ingenti risorse per dotarsi di nuovi sistemi ambientali per abbattere l'inquinamento e abbandonare la politica del trasporto del minerale su gomma. Problema che si riproporrebbe, probabilmente su scala ancora più larga, con l'impatto dato da centinaia di camion che almeno per venti giorni al mese farebbero la spola tra Brindisi e Taranto, attraversando la città per immettersi sulla strada statale 7 ed attraversare il territorio di Brindisi, Mesagne, Latiano, Oria, Franca villa Fontana e Villa Castelli, prima di raggiungere il limite di provincia con Taranto.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

La richiesta avanzata dalla Sir Servizi Industriali è per la movimentazione di almeno 30.000 tonnellate al giorno

Carbone in porto per Arcelor Mittal Sostegno bipartisan al «No» di Rossi

Il Comune assieme ad altri Enti convocato al tavolo tecnico domani mattina alle ore 10

È un «No» trasversale quello sull'idea di far sbarcare nel porto di Brindisi tonnellate e tonnellate di carbone e materiali ferrosi destinati allo stabilimento Arcelor Mittal (ex Ilva) di Taranto. Dopo il chiaro «Niet» del sindaco Riccardo Rossi e dei suoi fedelissimi del movimento Brindisi Bene Comune, sulla stessa frequenza si registrano le posizioni provenienti da un po' tutto l'arco dei partiti locali. Da destra a sinistra - Forza Italia esprime dei distinguo pur essendo favorevole alla decarbonizzazione - a dare sostegno al diniego fermo del primo cittadino ad una nuova stagione di sbarchi di carbone nel porto del capoluogo messapico ci sono oltre al Pd, anche il Pri, il Movimento Cinquestelle e persino il «Movimento +39». Intanto il Comune di Brindisi è stato convocato dall'**Autorità di sistema portuale** ad un tavolo tecnico venerdì 6 settembre alle 10 assieme a Provincia, Asl, Arpa Puglia, Vigili del Fuoco, Capitaneria, Ufficio di sanità marittima e area nella sede di Brindisi, con lettera del segretario generale Tito Vespasiani. L'**Autorità portuale** sembrerebbe di orientamento favorevole allo sbarco del carbone richiesto da Sir Servizi Industriali, l'impresa incaricata da Arcelor Mittal per le attività di movimentazione di carbone e minerali a Brindisi. Sembrerebbe così dalle garanzie fornite all'Ente edil fatto che nel sito di Costa Morena siano attive due centraline per il monitoraggio della dispersione delle polveri i cui «dati raccolti e validati da Arpa Puglia nel corso di questi anni non hanno evidenziato particolari problematiche rispetto a i parametri di cui al D.M. 60/2000, applicato per la rilevazione dei PM10 negli ambiti urbani, se non in qualche caso, comunque sporadico, spesso attribuibile a eventi atmosferici più che alle operazioni portuali». Una visione che cozza con la stessa realtà dei fatti per i quali anche la stessa Enel ha dovuto investire ingenti risorse per dotarsi di nuovi sistemi ambientali per abbattere l'inquinamento e abbandonare la politica del trasporto del minerale su gomma. Problema che si riproporrebbe, probabilmente su scala ancora più larga, con l'impatto dato da centinaia di camion che almeno per venti giorni al mese farebbero la spola tra Brindisi e Taranto. La società Sir Servizi Industriali, che già opera nel porto di Brindisi, ha infatti chiesto all'Autorità di poter sbarcare per conto di Arcelor Mittal un rateo giornaliero di materie prime (tra le quali carbone fossile, minerale di ferro, pellets ecc.) di almeno 30.000 tonnellate. L'impiego delle banchine - di Costa Morena Est e Costa Morena Testata Nord sarà di circa 4/5 giorni a nave con un numero di circa 4 navi al mese, al momento per un periodo di 6-8 mesi. L'auspicio dei brindisini è che qualcuno non abbia già deciso sulle loro teste.



LE REAZIONI 2 PARTITO REPUBBLICANO

«Mettiamoci alle spalle l'era di quel minerale»

«Non siamo tra quanti hanno demonizzato la presenza sul nostro territorio di grandi gruppi energetici che, pur con tutte le problematiche connesse alla tutela dell'ambiente e alla salvaguardia della salute dei cittadini brindisini, hanno comunque rappresentato una opportunità di lavoro per le nostre imprese e per molti concittadini. Quel modello di sviluppo, però, improntato sull'insediamento di grandi gruppi industriali a discapito delle vocazioni naturali della nostra realtà ha manifestato col tempo tutti i suoi limiti», così il segretario cittadino ed il capogruppo in consiglio comunale del Pri, rispettivamente Vito Birgitta e Gabriele Antonino si esprimono sulla vicenda carbone dall'ex Ilva nel porto di Brindisi. «La sottoscrizione degli accordi di Parigi rilevano - e la scelta di avviare una politica di decarbonizzazione incrementando la produzione di energia con l'utilizzo di fonti rinnovabili è oramai irreversibile. Faticosamente Brindisi sta cercando di costruire un nuovo modello di sviluppo che tenga insieme le esigenze dell'industria ma anche quelle del turismo, dell'agricoltura, della valorizzazione delle nostre infrastrutture. Esprimiamo, quindi, la nostra netta contrarietà a che il porto di Brindisi sia utilizzato per lo sbarco del carbone necessario al funzionamento della acciaieria dell'Arcelor Mittal di Taranto». Non solo. «A nostro giudizio - aggiungono - anche in quel sito produttivo dovrebbe avviarsi senza indugio un'opera di affrancamento dall'utilizzo del carbone. Sicuramente il porto di Brindisi non può essere asservito alle esigenze di altri territori ma deve poter immaginare con serenità e lungimiranza il miglior utilizzo delle banchine esistenti e di programmarne di nuove, funzionali alle mutate esigenze del traffico di merci e passeggeri. Così come non si può pensare che la viabilità di collegamento tra il nostro porto e le principali arterie possa essere intasata dalla presenza di decine di camion addetti al trasporto del carbone verso la città di Taranto. Confidiamo, pertanto, che l'Autorità Portuale di Sistema, che lunedì 9 settembre presenterà il Documento di Pianificazione Strategica e il Documento di Pianificazione Energetica Ambientale, neghi le autorizzazioni richieste».

LE REAZIONI 1 PARTITO DEMOCRATICO

«Non si ritorni indietro di venti anni»

«Sin dal primo giorno dell' insediamento dell' amministrazione comunale con la guida del sindaco Riccardo Rossi, il Partito Democratico di Brindisi ha inteso contribuire in maniera determinante a ridisegnare il futuro di Brindisi e consegnare una nuova speranza a tutti i cittadini. Per troppo tempo la nostra città ha condizionato il proprio destino a scelte fatte fuori da questo territorio e senza tenere conto delle aspettative e delle reali esigenze dei brindisini. Con la strategia energetica nazionale dei governi del Partito Democratico, in cui si punta ad una piena de carbonizzazione, un nuovo modello di sviluppo per il nostro territorio è possibile», così la segreteria cittadina del Pd guidata da Francesco Cannalire si esprime sulla vicenda. «L' eventualità che, ancora una volta, Brindisi e il proprio porto rischino di vincolare il proprio destino al carbone è preoccupante. È inaccettabile - dice il Pd - che la movimentazione di diverse tonnellate di "carbon coke" destinate allo stabilimento Arcelor Mittal (ex Ilva) di Taranto avvenga a pochi metri dal punto di sbarco di tanti crocieristi che settimanalmente arrivano in città. Infatti dal 2005, grazie ad una ordinanza della Capitaneria di Porto e il conseguente provvedimento della ex **Autorità Portuale**, veniva individuata la banchina dedicata alla movimentazione del carbone ed indicate compiutamente le modalità di trasporto del fossile escludendo, quindi, che tali operazioni potessero effettuarsi a Costa Morena così come richiesto in questa occasione. Per questo non permetteremo mai che si torni indietro di venti anni in tempi in cui la salute e l' ambiente in questa città venivano sacrificati all' altare del profitto e della speculazione. Il futuro di Brindisi, con questa amministrazione e con il Partito Democratico, si svilupperà con un' idea diversa e nuova, improntata su uno sviluppo sostenibile che tenga conto della salute dei cittadini e della tutela del lavoro e dei lavoratori. Auspichiamo perciò che coloro i quali saranno deputati a tale decisione tengano conto della forte contrarietà del territorio a questo progetto».

CITTÀ IN FERMENTO
POLICE VERSO LA PROSPETTIVA

QUANTITATIVI IMPORTEVOLI
La richiesta di stivare dalle 50.000 tonnellate di carbone per la movimentazione di almeno 35.000 tonnellate al giorno.

Carbonio in porto per Arcelor Mittal
Sostegno bipartisan al «No» di Rossi

«Non si ritorni indietro di venti anni»

«Mettiamoci alle spalle l'era di quel minerale»

«Schiaccio alla città Promi a qualsiasi manifestazione»

«Decarbonizzazione d'accordo, ma basta coi vecchi slogan»

LUNEDÌ SERIE DI INCONTRI DELL'AUTORITÀ

«Decarbonizzazione d'accordo, ma basta coi vecchi slogan»

«Sì alla decarbonizzazione, no ai semplici slogan No al carbone» è in sintesi questo il pensiero di Forza Italia rappresentato con una nota inviata dal consigliere comunale Gianluca Quarta. «In merito alla questione sollevata in queste ore relativa all' utilizzo del porto di Brindisi per il transito di carbone verso Arcelor Mittal di Taranto - dicono gli azzurri -, occorre sottolineare che con la sottoscrizione degli accordi di Parigi si è avviato un processo irreversibile in favore della decarbonizzazione delle centrali elettriche che spingerà sempre più verso l' utilizzo delle fonti di produzione di energia rinnovabili, tutto questo grazie anche al contributo di Forza Italia all' interno del Ppe in Europa». C' è tuttavia un limite: «Al fine però di evitare inutili strumentalizzazioni della vicenda è necessario verificare le modalità del trasporto merci, le condizioni ambientali per gli operatori, per il territorio ed il rispetto delle leggi a tutela della salute pubblica oltre alle norme di sicurezza per le operazioni di transito, a mente anche della possibile ricaduta economica per le aziende brindisine interessate ai lavori. A tal proposito potrebbe essere opportuno in un' appo sita e urgente conferenza dei servizi, ascoltare le diverse Associazioni di categoria interessate alla questione, i Sindacati, l' **Autorità Portuale** e l' Impresa richiedente, e tempi di svolgimento». Forza Italia lascia comunque aperta una porta: «Dice "Sì" alla decarbonizzazione della centrale Enel, "Sì" al rispetto delle leggi a tutela dell' ambiente, "Sì" all' iniziativa industriale, "Sì" alla funzione diversificata del porto di Brindisi e auspica nell' immediato futuro anche un impegno da parte di A.D.S.P. nell' attività di rilancio della funzione turistica di esso, anche questa in stallo per le note questioni. Siamo d' accordo che i tempi di realizzo delle opere portuali non possono essere dettati dalle contingenze peraltro provenienti dalle Città limitrofe già vessate e martoriate in termini di ambiente e salute pubblica, ma appare assolutamente urgente per questa Città che il porto sia attrezzato, che ne sia pianificato l' utilizzo delle varie aree e dei vari segmenti e che l' Amministrazione sia fattiva negli impulsi da dare per la concretizzazione del suo sviluppo, invece di trincerarsi nel solito slogan No al carbone. E si badi tutto nel rispetto delle leggi».



Movimento Cinquestelle «Bene il rifiuto, ma non basta»

Anche il Movimento cinquestelle schierato sul fronte del «No». «Quando sei debole - dicono i pentastellati in una nota -, povero e non sai camminare sulle tue gambe alla fine ti può essere imposto di tutto per fare un po' di economia. L' inettitudine di anni e l' assoluta mancanza di programmazione hanno condotto il nostro **porto** a cercare soluzioni di emergenza per salvare quello che doveva essere il nostro futuro. Anche a tali imperfette soluzioni abbiamo dimostrato la nostra atavica inedia e diffidenza. Ormai inadeguati al traffico passeggeri ed alla logistica, restiamo il **porto** pugliese del carbone e degli idrocarburi in un disegno più ampio che ci vede solo a "vocazio ne" industriale, mentre in Puglia altri investono in piattaforme logistiche e scali passeggeri. In questa situazione non ci sorprende la richiesta di Arcelor-Mittal. Certamente fa bene la Comunità e la Politica brindisina ad interporre un netto rifiuto. Ma questo non basta, è ora il momento di abbandonare gli sterili proclami su ciò che si vuole essere e cominciare a fare passi concreti verso una programmazione seria, che restituisca la dignità ad uno dei porti più sicuri del Mediterraneo, altrimenti continueremo ad essere ciò che gli altri vorranno».

LE REAZIONI 3 CIULLO, MOVIMENTO +39

«Schiaffo alla città Pronti a qualsiasi manifestazione»

«Sostengo pienamente la contrarietà espressa dal Sindaco Riccardo Rossi ri - spetto alla possibilità che nel nostro porto sbarchi e si smisti il carbone per l'Ar - celorMittal (ex Ilva) di Taranto». Anche Massimo Ciullo, consigliere comunale ed esponente del «Movimento+39» si schiera col primo cittadino. «Ancora una volta - affonda Ciullo - l'**Autorità** di Sistema **Portuale** si muove in modo discutibile rispetto ai reali interessi e bisogni di Brindisi. Anche la semplice ipotesi di consentire lo scarico e il trasporto di carbone dell'ArcelorMittal (ex Ilva) nel porto di Brindisi per destinarlo a Taranto non solo è assurda ma significa un vero e proprio schiaffo ad una città che già è fortemente compromessa dal punto di vista ambientale». E ancora: «Un progetto del genere - conclude Ciullo -, che prevede la movimentazione di ben trentamila tonnellate al giorno di carbone e materiale ferroso, va impedito con una mobilitazione generale scevra da condizionamenti partitici o ideologici e che anzi misuri il grado di amore per la città di maggioranza e opposizione che sui temi soprattutto ambientali e della salute non dovrebbe conoscere divisioni. Quindi, oltre a preannunciare la mia partecipazione a qualsiasi manifestazione utile a bloccare l'utilizzo di carbone, spero che in consiglio comunale non ci sia il solito peone pronto - con proposte allucinanti ma comunque degne di essere approfondite dalla Procura della Repubblica - a sostenere un nuovo ed ulteriore traffico di carbone nel porto di Brindisi. Invito altresì il sindaco Rossi a disertare qualsiasi convocazione organizzata dall'**Autorità Portuale** formalizzando preventivamente a Patroni Griffi il diniego e la contrarietà ai traffici di carbone con l'esplicita richiesta che tale lettera di diniego e contrarietà del Comune venga assunta formalmente nel verbale che l'**Autorità Portuale** redigerà in occasione della riunione convocata».



in occasione della riunione convocata».

Il rifiuto

Rivolta contro il carbone: coro di no allo sbarco per l'acciaiera di Taranto

I gruppi consiliari fanno quadrato sulla difesa del capoluogo Domani il vertice per discutere sull'utilizzo della banchina

ROBERTA GRASSI

Il disappunto è (quasi) unanime. Il no al carbone è corale. Maggioranza ambientalista e opposizione sono sullo stesso fronte. Molti, in quel di Brindisi, sono dell'idea di respingere al mittente la richiesta di nulla osta formulata da una impresa portuale per conto di Arcelor Mittal, l'ex Ilva, che intenderebbe movimentare 30mila tonnellate al giorno di carbone a Costa Morena, non potendo più contare sulle banchine del IV sporgente di Taranto, sotto sequestro dopo l'incidente che ha provocato il crollo di tre gru e la morte di un operaio. Il primo ad esprimersi è stato il sindaco, Riccardo Rossi. E' poi intervenuto il gruppo di Brindisi bene comune. Quindi il Partito democratico. Ma anche Massimo Ciullo, consigliere comunale ed esponente del Movimento +39, e il Partito repubblicano si sono schierati sullo stesso fronte. Più possibilista Gianluca Quarta, di Forza Italia, che pur ribadendo la propria posizione favorevole alla decarbonizzazione ha auspicato un approfondimento delle modalità di trasporto proposte dall'azienda portuale in questione, sì da evitare per Brindisi una perdita di chance. La questione sarà approfondita domani nella riunione convocata dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale che non ha chiarito la propria opinione, ma dalla cui nota inviata al Comune e alle altre autorità preposte, non sembrerebbe emergere una contrarietà netta. Le attività in questione ha precisato l'Authority prevedono lo sbarco di carbone da navi, senza alcuna previsione di deposito temporaneo in porto in quanto l'operazione avverrebbe in linea' vale a dire con i camion che, non appena caricati dalla tramoggia, uscirebbero immediatamente dal porto per dirigersi direttamente verso lo stabilimento siderurgico di Taranto della Arcelor Mittal (ex Ilva). Si specifica che il periodo temporale per il quale viene richiesto il nulla osta allo sbarco del citato carbone fossile è limitato a 6-8 mesi. Quindi: Si ritiene utile precisare scrive l'Authority che in attuazione delle decisioni assunte nel 2005, nel porto di Brindisi sono attive due centraline per la rilevazione del Pm10, una collocata presso la banchina di Costa morena Diga, molo Enel, e l'altro presso il terminal passeggeri, quest'ultima in grado di misurare anche i Pm 2,5. E inoltre: I dati raccolti e validati da Arpa Puglia nel corso di questi anni non hanno evidenziato problematiche rispetto ai parametri di legge, se non in qualche caso, comunque sporadico, spesso attribuibile a eventi atmosferici più che alle operazioni portuali. La discussione, quella istituzionale, inizierà domani mattina alle 10, presso la sede dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale. Oltre al Comune, sono invitati la Sir (la società che ha inoltrato la richiesta di nulla osta), la Provincia, la Asl, l'Arpa, i vigili del fuoco. E non è escluso ipotizzare che possa tradursi in un acceso dibattito tra Comune e Autorità portuale sul da farsi. Il primo cittadino, Riccardo Rossi, ha chiarito la propria opinione, sempre in rappresentanza della maggioranza. Opinione che gode del supporto di buona parte dell'opposizione. Facendo chiaro riferimento



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

al processo di decarbonizzazione che è stato avviato da Enel e che porterà entro il 2025, salvo intoppi burocratici, alla riconversione a gas della centrale di Cerano con il conseguente addio a qualsiasi trasporto di carbone nel porto di Brindisi e lungo i 13 chilometri di asse attrezzato, fino ai carbonili ormai coperti della Federico II. Bisognerà chiarire, con esattezza, le intenzioni di Sir e di Arcelor Mittal. Se di 30mila tonnellate si tratti e se nelle previsioni dovrebbero giungere tutte a Brindisi o come lasciato intendere anche in altri porti. Tenuto conto che nell' ultimo anno, quanto al carbone di Enel, ne sono sbarcate 2 milioni e mezzo di tonnellate, molte meno rispetto al passato quando ne venivano movimentate anche 8 milioni.

LE REAZIONI Segreterie di partito e consiglieri comunali contrari all' ipotesi di movimentare fossili a Costa Morena

«Non permetteremo un ritorno al passato» Fronte unico da maggioranza e opposizione

Maggioranza e opposizione unite per far fronte alla richiesta di Taranto. Ovviamente non è un problema di campanile ma di un futuro che la città vuol perseguire: la chiusura con il carbone. Partiti ed espressioni della politica cittadina si sono ritrovati sulle posizioni del sindaco da cui è venuto un secco no allo sbarco di 30mila tonnellate di fossili al giorno a Costa Morena. Non si torni indietro di venti anni, per Brindisi serve un futuro diverso e sostenibile dice il Pd ricordando che per troppo tempo la nostra città ha condizionato il proprio destino a scelte fatte fuori da questo territorio e senza tenere conto delle aspettative e delle reali esigenze dei brindisini. Con la strategia energetica nazionale dei governi del Partito Democratico, in cui si punta ad una piena decarbonizzazione, un nuovo modello di sviluppo per il nostro territorio è possibile. L'eventualità che, ancora una volta, Brindisi e il proprio porto rischino di vincolare il proprio destino al carbone è preoccupante. Per questo - hanno poi concluso di democrat - non permetteremo mai che si torni indietro di venti anni in tempi in cui la salute e l' ambiente in questa città venivano sacrificati all' altare del profitto e della speculazione. E di futuro parla anche la consigliere comunale di Brindisi Popolare, Carmela Lo Martire: Unendomi a tante altre voci, sento la necessità di esprimere pubblicamente la mia contrarietà alla richiesta di benessere tecnico per attività portuali di sbarco di carbone fossile. Condivido le ragioni che hanno portato il sindaco di Brindisi a dire no al carbone da sbarcare e da smistare nel nostro scalo portuale. Contrarietà che il primo cittadino rinnoverà in occasione del tavolo tecnico convocato per venerdì prossimo, 6 settembre 2019, alle 10, dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico meridionale, dopo la richiesta presentata lo scorso 28 agosto dal legale rappresentante della società Sir spa di Brindisi. Si tratta di un no in difesa del futuro, di un no costruttivo, nella piena consapevolezza di ciò che è stato il passato e di quanto ancora Brindisi stia pagando per quelle scelte afferma la rappresentante politica. Anche Forza Italia si dice favorevole alla decarbonizzazione sottolineando che le merci in porto devono essere trattate nel rispetto delle leggi ambientali. Attraverso il consigliere Gianluca Quarta, FI sostiene che al fine però di evitare inutili strumentalizzazioni della vicenda è necessario verificare le modalità del trasporto merci, le condizioni ambientali per gli operatori, per il territorio ed il rispetto delle leggi a tutela della salute pubblica oltre alle norme di sicurezza per le operazioni di transito, a mente anche della possibile ricaduta economica per le aziende brindisine interessate ai lavori. A tal proposito potrebbe essere opportuno in un' apposita e urgente conferenza dei servizi, ascoltare le diverse Associazioni di categoria interessate alla questione, i sindacati, l' **Autorità Portuale** e l' impresa richiedente, cui dettare precise prescrizioni per modalità e tempi di svolgimento. Mettiamoci definitivamente alle spalle l' era del carbone esortano il segretario cittadino del Pri e il consigliere di minoranza del partito, rispettivamente Vito Birgitta e Gabriele Antonino. Non siamo tra quanti hanno demonizzato la presenza sul nostro territorio di grandi gruppi energetici che, pur con tutte le problematiche connesse alla tutela dell' ambiente e alla salvaguardia della salute dei cittadini brindisini, hanno comunque rappresentato una opportunità di lavoro per le nostre imprese e per molti concittadini.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Quel modello di sviluppo, però, improntato sull' insediamento di grandi gruppi industriali a discapito delle vocazioni naturali della nostra realtà ha manifestato col tempo tutti i suoi limiti. Il partito esprime quindi la netta contrarietà a che il porto di Brindisi sia utilizzato per lo sbarco del carbone necessario al funzionamento della acciaieria dell' Arcelor Mittal di Taranto.

Sindacato prudente sulle scelte «Tutelare l' ambiente e il lavoro»

I segretari di Cgil, Cisl e Uil lamentano il mancato coinvolgimento

FRANCESCO TRINCHERA

C'è una varietà di reazioni nei sindacati alla notizia che, dopo il sequestro di banchine del porto di Taranto, Arcelor Mittal abbia richiesto a Brindisi lo sbarco del carbone necessario all'acciaiera. Una richiesta a cui ha fatto seguito il duro rifiuto del sindaco Riccardo Rossi ed anche di una porzione di cittadinanza, soprattutto tra quella che aveva fatto della lotta a carbone la propria bandiera. Per quel che riguarda il sindacato la Cgil, con il segretario provinciale Antonio Macchia, ha lamentato soprattutto il fatto che non si conoscano i contorni precisi di questa proposta: Una decisione di questo genere ha esordito - andava presa con il coinvolgimento del territorio. Secondo Macchia, quindi, non c'è stato modo di effettuare le necessarie valutazioni: Bisogna anche capire ha aggiunto il rappresentante della Cgil - l'impatto che potrebbe avere dal punto di vista della salute, in una fase in cui si parla ormai sempre più di decarbonizzazione e si stanno abbandonando le fonti fossili. Il sindacalista, inoltre, ha ricordato come la propria organizzazione non abbia ricevuto alcuna comunicazione in merito ed ha sollecitato ad aprire un tavolo sul tema dell'ex Ilva che metta al centro tutte le questioni: Si tratta - ha specificato di un argomento troppo complesso. Dobbiamo renderci conto anche in prospettiva che è giunto il momento di investire nella green economy. La questione è stata gestita malissimo. Antonio Castellucci, segretario Cisl per Brindisi e Taranto, è partito dalla premessa di essere a favore di tutti i diritti in tema di ambiente, salute, lavoro e sicurezza ma ha guardato anche alle possibili ricadute del rifiuto nel rapporto proprio tra Brindisi e Taranto: Rischia di legittimare in modo improprio ha puntualizzato - una sorta di dualità tra i suddetti territori che, a ben guardare, sono e rimangono interdipendenti dal punto di vista geografico, ambientale, industriale, economico, sociale, culturale. Castellucci ha affermato inoltre che qui in gioco non c'è una visione discordante tra chi reclama la sostenibilità ambientale e chi vi si oppone, ancor meno tra chi rivendica uno sviluppo carbon free e sempre meno legato alla produzione industriale a vantaggio di turismo, commercio e chi, viceversa, intenderebbe condannare il territorio brindisino alla marginalità economica rispetto alle altre aree pugliesi. In conclusione, l'esponente Cisl ha auspicato che le decisioni delle autorità competenti possano essere improntate con grande senso di responsabilità. Il segretario provinciale della Uil Antonio Licchello, invece, ha posto l'accento sulla necessità di valutare il ventaglio di opzioni possibili. Un problema - ha spiegato - molto importante, ritengo sia necessario ed utile fare una valutazione in merito in quello che potrebbe accadere a Taranto. Licchello ha voluto mettere sul piatto la questione occupazionale: Nell'ambito dell'acciaiera ha specificato ci sono anche tanti lavoratori che vengono da Brindisi e dalla sua provincia. Con questo non viene meno la questione dell'ambiente, per la quale abbiamo combattuto. Licchello, quindi, ha proposto di guardare alle strutture che già sono state utilizzate dall'Enel e riflettere su una loro possibile destinazione in questo contesto: Chiediamo ha evidenziato se lo stoccaggio ed il trasporto possano partire all'interno della centrale, in modo tale da non essere impattanti. Il rappresentante della Uil, quindi, ha fatto richiesta di coinvolgere sia la stessa Enel che la politica brindisina per discutere di questa soluzione che tenderebbe ad escludere il centro abitato.



IL NEMICO ALLE PORTE UNISCE LA CITTÀ

Mino DE MASI Il messaggio è rimbalzato forte e chiaro, un'eco che ha moltiplicato la voce del sindaco di Brindisi al rifiuto, più determinato che grande, di far sbarcare in porto il carbone necessario per tenere accesi i forni tarantini di Arcelor Mittal. La città non ci sta e si unisce in forma praticamente corale a Rossi delegandolo a resistere sulla linea del Piave e tenere il porto chiuso ai fossili: glielo chiedono i cittadini, le associazioni e anche gran parte delle forze politiche che in consiglio comunale siedono all'opposizione. Una sorta di chiamata alla armi che non è solo contro un nemico ma soprattutto nei confronti di atteggiamenti che in riva all'Adriatico si considerano superati. Quell'indietro non si torna pronunciato con enfasi non è un urlo didascalico venuto dagli slogan del copia e incolla, e non è neppure la rituale invocazione rilanciata da posizioni ideologiche; accade invece che perimetri e recinti tenuti in vita soprattutto per dividere, cadono ormai sotto una spinta innovativa indifferente ai no e i sì militanti riportando così in primo piano le prospettive di una comunità, di ciò che vuole e può realizzare nel rispetto delle attività produttive e delle persone che le animano. Le reazioni delle prime ore rafforzano l'indicazione di un territorio che vuole avere lo sguardo proteso all'orizzonte e che, comunque vada, s'è messo in marcia verso il futuro. Che non è certamente quello del carbone, sia pure a tempo determinato come puntualizzato dall'azienda siderurgica jonica. La risposta venuta da Brindisi è compatta, nonostante qualche espressione sull'ottovolante non c'è stato (almeno finora) alcun rappresentante politico appartato sulle argomentazioni del sì, però per avversare un orientamento che si sta costruendo granitico. Sarebbe però minimalista fermarsi all'esito di una discussione fin troppo prevedibile sul carbone, anzi l'autorizzazione per movimentare (fino a) 30mila tonnellate di fossili al giorno è destinata a infiammare i temi sulle risorse della città, e su tutti c'è il destino del porto. Lo scalo è davvero un'opportunità? Chiaramente lo è. Punto. Tuttavia, l'ipotesi di un utilizzo finalizzato esclusivamente ad una ragion d'impresa snatura la finalità rischiando di scollegarlo da un contesto di territorio, di innovazione, di investimenti o di progetti tanto di area quanto di sistema. Da un porto passano persone e merci, la differenza che però condiziona la città e ne determina le infrastrutture sono soprattutto queste ultime. Basta guardare al lavoro che ancora c'è da fare sul terminal passeggeri di Brindisi per capire quanta farraginosità, burocrazia e attenzioni danzano sull'argomento. E qui si inserisce il nodo della chiarezza circa le richieste che arrivano da Taranto attraverso un giro largo che ha toccato le boe degli operatori portuali e dell'**Autorità portuale**. Il sindaco ha parlato di 30 mila tonnellate al dì, ma successivamente da fonti diverse si è cercato di precisare che all'operazione sarebbero interessati più porti e che in quello messapico ne arriverebbero al massimo 7 mila. Bene, ma se il fabbisogno è (ancora, fino a) 30 dove verrebbero sbarcate le altre 23 mila tonnellate? Il porto di Bari, si mormora a bassa voce. Il che appare più una boutade per allontanare nubi già concentrate sulla protesta che una reale opzione. Lo scalo del capoluogo pugliese, a due passi dalla Fiera del Levante, vanta primati per il trattamento dei cereali, lo scorso anno ne sono transitati 1,3 milioni di tonnellate, ma sui fossili evidenzia lo



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

0 (zero) assoluto rispetto ai 2.498.547 in tonnellate scaricate a Brindisi, che poi sono le 7 mila al giorno destinate alla centrale Enel di Cerano. Se si escludono le ipotesi di Gallipoli o se proprio volete Torre Canne, porti alternativi sarebbero Manfredonia o Gioia Tauro, ma le distanze da Taranto li rendono impraticabili. Inoltre a tormentare i propositi non è solo l' eventuale disponibilità delle banchine brindisine quanto il reclutamento di camion che dovrebbero fare la spola quasi quotidiana tra l' Adriatico e lo Jonio. Si parla di un serpentone di 160 tir su e giù lungo la superstrada 7 per trasportare settemila tonnellate di carico, di altri 522 per far arrivare a destinazione le rimanenti 23 mila. Un' emergenza viaria con gravi rischi all' intenso traffico che già congestiona l' asse Brindisi-Taranto e un problema ambientale per i paesi che, non proprio marginalmente, verrebbero coinvolti nella colonna del carbone e dei gas di scarico dei mezzi pesanti. Brindisi ha bocciato d' impeto e d' istinto l' opzione, un fronte che rivela solide difese immunitarie verso un uso del territorio che appare forzato e persino immotivato. E qui i denti rischiano di rompersi sul nocciolo. L' esigenza avanzata dalla società lussemburghese parte dal mancato uso della banchina di Taranto utilizzata per lo sbarco del carburante destinato all' ex Ilva: è sotto sequestro in seguito alla morte di un gruista precipitato in mare durante una tempesta. La soluzione, forse considerata, sta in modo particolare nella ricerca di procedure più snelle e compatibili dell' azione giudiziaria.

Brindisi Report

Brindisi

Coro di "no" al carbone di Arcelor Mittal nel porto di Brindisi

Dopo il sindaco Riccardo Rossi, dichiarazioni dure sia dalla maggioranza che dall' opposizione in vista del tavolo tecnico del 6 settembre

MAR.ORL

BRINDISI - Arrivano altre reazioni, sia dai settori della maggioranza che dell' opposizione consiliare, dopo quella di Brindisi Bene Comune, alla notizia del progetto di spostare nel porto di Brindisi la movimentazione del carbone e dei minerali per l' acciaieria di Taranto, priva di banchine dopo il sequestro penale nel mese di luglio del quarto sporgente del porto ionico, in seguito alla caduta di tre gru (con una vittima) il 10 di quel mese durante una tempesta. Sono tutte dello stesso segno, le posizioni espresse: no all' operazione, come ha già dichiarato il sindaco Riccardo Rossi. Il Comune di Brindisi è stato convocato dall' **Autorità di sistema portuale** ad un tavolo tecnico venerdì 6 settembre alle 10 assieme a Provincia, Asl, Arpa Puglia, Vigili del Fuoco, Capitaneria, Ufficio di sanità marittima e area presso la sede di Brindisi della stessa **Adsp**, con lettera del segretario generale Tito Vespasiani. **Autorità portuale** in pressing per il sì. Nella nota traspare una posizione favorevole dell' **authority**, basata sulle garanzie offerte da Sir Servizi Industriali, l' impresa incaricata da Arcelor Mittal per le attività di movimentazione di carbone e minerali a Brindisi, inviata a sua volta all' incontro, e sul fatto che nel sito di Costa Morena siano attive due centraline per il monitoraggio della dispersione delle polveri i cui "dati raccolti e validati da Arpa Puglia nel corso di questi anni non hanno evidenziato particolari problematiche rispetto a i parametri di cui al D.M. 60/2000, applicato per la rilevazione dei PM10 negli ambiti urbani, se non in qualche caso, comunque sporadico, spesso attribuibile a eventi atmosferici più che alle operazioni portuali". Una lettura molto riduttiva del problema, che trascura la realtà dei fatti, altrimenti Enel stessa non sarebbe ricorsa ad un oneroso investimento nell' automatizzazione dello sbarco del carbone, e sottovaluta l' impatto delle centinaia di camion che almeno per venti giorni al mese farebbero la spola tra Brindisi e Taranto. Si avverte puzza di accordo già confezionato, alle spalle delle amministrazioni del territorio, un nuovo caso per molti versi simile a quello del rigassificatore British Gas che per anni ha provocato un grosso scontro politico e sociale a Brindisi (nella foto sotto, una nave da crociera a Costa Morena Est, dove si vorrebbe movimentare il carbone per l' acciaieria di Taranto) . Il no del sindaco e delle forze politiche Hanno detto no anticipatamente Rossi, che è anche presidente della Provincia, Brindisi Bene Comune ieri sera, e stamani Pd, Pri e il Movimento +39. Eccone le dichiarazioni, a partire dal capogruppo di +39, Massimo Ciullo : "Sostengo pienamente la contrarietà espressa dal sindaco Riccardo Rossi rispetto alla possibilità che nel nostro porto sbarchi e si smisti il carbone per l' ArcelorMittal (ex Ilva) di Taranto. Ancora una volta l' **Autorità di Sistema Portuale** si muove in modo discutibile rispetto ai reali interessi e bisogni di Brindisi" "Anche la semplice ipotesi di consentire lo scarico e il trasporto di carbone dell' ArcelorMittal (ex Ilva) nel porto di Brindisi per destinarlo a Taranto non solo è assurda ma significa un vero e proprio schiaffo ad una città che già è fortemente compromessa dal punto di vista ambientale", dice Ciullo che il progetto "va impedito con una mobilitazione generale scevra da condizionamenti partitici o ideologici e che anzi misuri il grado di amore per la città di maggioranza e opposizione che sui temi soprattutto ambientali e della salute non dovrebbe conoscere divisioni". Ciullo invita il sindaco Rossi "a disertare qualsiasi convocazione organizzata dall' **Autorità Portuale** formalizzando preventivamente a Patroni Griffi il diniego e la contrarietà ai traffici di carbone con l' esplicita richiesta che tale lettera di diniego e contrarietà del Comune venga assunta formalmente nel verbale che l' **Autorità Portuale** redigerà in occasione della riunione convocata". Molto



BRINDISIREPORT Attualità

Coro di "no" al carbone di Arcelor Mittal nel porto di Brindisi

Dopo il sindaco Riccardo Rossi, dichiarazioni dure sia dalla maggioranza che dall' opposizione in vista del tavolo tecnico del 6 settembre

Mar. Orl. 04 settembre 2019

BRINDISI - Arrivano altre reazioni, sia dai settori della maggioranza che dell' opposizione consiliare, dopo quella di Brindisi Bene Comune, alla notizia del progetto di spostare nel porto di Brindisi la movimentazione del carbone e dei minerali per l' acciaieria di Taranto, priva di banchine dopo il sequestro penale nel mese di luglio del quarto sporgente del porto ionico, in seguito alla caduta di tre gru (con una vittima) il 10 di quel mese durante una tempesta. Sono tutte dello stesso segno, le posizioni espresse: no all' operazione, come ha già dichiarato il sindaco Riccardo Rossi.

Il Comune di Brindisi è stato convocato dall' Autorità di sistema portuale ad un tavolo tecnico venerdì 6 settembre alle 10 assieme a Provincia, Asl, Arpa Puglia, Vigili del Fuoco, Capitaneria, Ufficio di sanità marittima e area presso la sede di Brindisi della stessa Adsp, con lettera del segretario generale Tito Vespasiani.

unicef

Brindisi Report

Brindisi

duro anche il Pd , primo partito della coalizione che governa Brindisi: "Sin dal primo giorno dell' insediamento dell' amministrazione comunale con la guida del sindaco Riccardo Rossi, il Partito Democratico di Brindisi ha inteso contribuire in maniera determinante a ridisegnare il futuro di Brindisi e consegnare una nuova speranza a tutti i cittadini. Per troppo tempo la nostra città ha condizionato il proprio destino a scelte fatte fuori da questo territorio e senza tenere conto delle aspettative e delle reali esigenze dei brindisini. Con la strategia energetica nazionale dei governi del Partito Democratico, in cui si punta ad una piena decarbonizzazione, un nuovo modello di sviluppo per il nostro territorio è possibile". "L' eventualità che, ancora una volta, Brindisi e il proprio porto rischino di vincolare il proprio destino al carbone" per il Pd cittadino "è preoccupante" e "inaccettabile", pertanto i dem brindisini non permetteranno mai che "si torni indietro di venti anni in tempi in cui la salute e l' ambiente in questa città venivano sacrificati all' altare del profitto e della speculazione. Il futuro di Brindisi, con questa amministrazione e con il Partito Democratico, si svilupperà con un' idea diversa e nuova, improntata su uno sviluppo sostenibile che tenga conto della salute dei cittadini e della tutela del lavoro e dei lavoratori" (nella foto sotto, lo sporgente est di Costa Morena) Gabriele Antonino e Vito Birgitta del Pri dichiarano che "non siamo tra quanti hanno demonizzato la presenza sul nostro territorio di grandi gruppi energetici che, pur con tutte le problematiche connesse alla tutela dell' ambiente e alla salvaguardia della salute dei cittadini brindisini, hanno comunque rappresentato una opportunità di lavoro per le nostre imprese e per molti concittadini. Quel modello di sviluppo, però, improntato sull' insediamento di grandi gruppi industriali a discapito delle vocazioni naturali della nostra realtà ha manifestato col tempo tutti i suoi limiti". "Faticosamente Brindisi sta cercando di costruire un nuovo modello di sviluppo che tenga insieme le esigenze dell' industria ma anche quelle del turismo, dell' agricoltura, della valorizzazione delle nostre infrastrutture. Esprimiamo, quindi, la nostra netta contrarietà a che il porto di Brindisi sia utilizzato per lo sbarco del carbone necessario al funzionamento della acciaieria dell' Arcelor Mittal di Taranto. A nostro giudizio anche in quel sito produttivo dovrebbe avviarsi senza indugio un' opera di affrancamento dall' utilizzo del carbone".

IMPEGNO PER 19 ASSUNZIONI

Salvataggio Cbs-Damarin Presentata l' istanza di concessione demaniale

Ha presentato domanda di concessione demaniale all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale il Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo costituito tra le Società Operazione Srl di Napoli, S&Y Srl di Napoli e Marine Management & Supplies Srl di Napoli, impegnato nella soluzione della crisi dei cantieri Cbs - Da marin di Brindisi. La richiesta formalizzata nei primi giorni di agosto, come da impegno assunto in sede di trattative è stata pubblicata sull' albo pretorio dell' **Autorità di sistema portuale**. L' istanza è relativa ad un' area libera di 34.460 metri quadrati, 13.160 metri quadrati di specchio acqueo e gli immobili e fabbricati esistenti per un' estensione totale di circa 2.900 metri quadrati «per l' esercizio di attività di cantieristica e manutenzione navale e di motori marini nonché attività di costruzione metalliche per installazioni off shore, refitting di navi commerciali e da diporto, per la durata di anni 30 (trenta) dalla data di rilascio dell' atto». La società richiedente, sottolinea nell' avviso l' Adsp, «ha manifestato formalmente il proprio interesse all' acquisizione della concessione richiesta all' esito della complessa attività di confronto ed intermediazione svoltasi presso la Task Force della Regione Puglia (Comitato di Monitoraggio **Sistema** Economico Produttivo ed Aree di Crisi) e presso la Prefettura di Brindisi, finalizzata al superamento dello stato di crisi economica e conseguentemente occupazionale derivante dalla flessione delle attività produttive e che ha comportato la pronuncia della decadenza delle due società in precedenza concessionarie pro quota delle aree di cui alla presente pubblicazione». La società Cantieri Riuniti del Mediterraneo anche con la richiesta di concessione demaniale, «si è impegnata, in caso di esito favorevole dell' istruttoria, ad assorbire nei propri organici il personale riveniente dalla due società dichiarate decadute dai rispettivi titoli concessori, vale a dire Cbs Srl e Damarin Srl per un numero complessivo di dipendenti pari a 19 lavoratori, giusta elenco concordato con le organizzazioni sindacali e trasmesso all' Ente con nota Pec in data 6 agosto 2019, nonché ad accollarsi l' onere di versare all' Ente i corrispettivi dei canoni maturati e non versati ad oggi dalle due società decadute sopra citate». Il versamento dei canoni arretrati è in effetti condizione essenziale per il rilascio della concessione. Nel corso della trattativa, al tavolo tecnico presso la Prefettura di Brindisi, il consorzio napoletano oltre all' assorbimento dei 19 ex dipendenti Cbs - Damarin ha prospettato importanti sviluppi produttivi ed occupazionali legati alla creazione di un importante polo di servizi specializzati nell' area dell' Adriatico centro -meridionale con una vasta gamma di attività che conta già un ampio e consolidato portafoglio clienti.



Brindisi Report

Brindisi

Salvataggio cantieri Cbs -Damarin: presentata domanda concessione

Il consorzio napoletano Cantieri Riuniti del Mediterraneo ha formalizzato ad agosto la richiesta all' Autorità di sistema portuale. Obbligo di riassumere i 19 lavoratori e versare i canoni arretrati

MAR.ORL

BRINDISI - Il Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo costituito tra le Società Operazione Srl di Napoli, S&Y Srl di Napoli e Marine Management & Supplies Srl di Napoli, ha formalizzato nei primi giorni di agosto, come da impegno assunto in sede di trattative per la soluzione della crisi dei cantieri Cbs - Damarin di Brindisi (richiesta acquisita il 5 del mese scorso al protocollo dell' ente), ha presentato domanda di concessione demaniale all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale . L' istanza è stata pubblicata sull' albo pretorio dell' Adsp, come previsto dalla legge, e riguarda un' area libera di 34.460 metri quadrati, 13.160 metri quadrati di specchio acqueo e gli immobili e fabbricati esistenti per un' estensione totale di circa 2.900 metri quadrati, "per l' esercizio di attività di cantieristica e manutenzione navale e di motori marini nonché attività di costruzione metalliche per installazioni off shore, refitting di navi commerciali e da diporto, per la durata di anni 30 (trenta) dalla data di rilascio dell' atto". La società richiedente, precisa nell' avviso l' Adsp, "ha manifestato formalmente il proprio interesse all' acquisizione della concessione richiesta all' esito della complessa attività di confronto ed intermediazione svoltasi presso la Task Force della Regione Puglia (Comitato di Monitoraggio **Sistema** Economico Produttivo ed Aree di Crisi) e presso la Prefettura di Brindisi, finalizzata al superamento dello stato di crisi economica e conseguentemente occupazionale derivante dalla flessione delle attività produttive e che ha comportato la pronuncia della decadenza delle due società in precedenza concessionarie pro quota delle aree di cui alla presente pubblicazione". La società Cantieri Riuniti del Mediterraneo anche con la richiesta di concessione demaniale, "si è impegnata, in caso di esito favorevole dell' istruttoria, ad assorbire nei propri organici il personale riveniente dalla due società dichiarate decadute dai rispettivi titoli concessori, vale a dire Cbs Srl e Damarin Srl per un numero complessivo di dipendenti pari a 19 lavoratori, giusta elenco concordato con le organizzazioni sindacali e trasmesso all' Ente con nota Pec in data 6 agosto 2019, nonché ad accollarsi l' onere di versare all' Ente i corrispettivi dei canoni maturati e non versati ad oggi dalle due società decadute sopra citate". Il versamento dei canoni arretrati è in effetti la condizione sine qua non per il rilascio della concessione stessa. Nel corso della trattativa, al tavolo tecnico presso la Prefettura di Brindisi, il consorzio napoletano oltre all' assorbimento dei 19 ex dipendenti Cbs - Damarin ha prospettato importanti sviluppi produttivi ed occupazionali legati alla creazione di un importante polo di servizi specializzati nell' area dell' Adriatico centro-meridionale.

BRINDISIREPORT **Economia**

Salvataggio cantieri Cbs -Damarin: presentata domanda concessione

Il consorzio napoletano Cantieri Riuniti del Mediterraneo ha formalizzato ad agosto la richiesta all'Autorità di sistema portuale. Obbligo di riassumere i 19 lavoratori e versare i canoni arretrati

BRINDISI - Il Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo costituito tra le Società Operazione Srl di Napoli, S&Y Srl di Napoli e Marine Management & Supplies Srl di Napoli, ha formalizzato nei primi giorni di agosto, come da impegno assunto in sede di trattative per la soluzione della crisi dei cantieri Cbs - Damarin di Brindisi (richiesta acquisita il 5 del mese scorso al protocollo dell' ente), ha presentato domanda di concessione demaniale all' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

L'istanza è stata pubblicata sull'albo pretorio dell'Adsp, come previsto dalla legge, e riguarda un'area libera di 34.460 metri quadrati, 13.160 metri quadrati di specchio acqueo e gli immobili e fabbricati esistenti per un'estensione totale di circa 2.900 metri quadrati.

unicef

unicef

Porti turistici, Frongia: «Solo spese razionali»

Per l'assessore regionale tappa negli approdi del nord-ovest. Presto la nuova legge sul diporto

SASSARI Dopo Cannigione, Golfo Aranci e Loiri Porto San Paolo, la Regione si è concentrata sui porti turistici di Porto Torres, Stintino, Alghero, Fertilia. È la seconda tappa del monitoraggio condotto dall'assessore dei Lavori Pubblici, Roberto Frongia, con l'obiettivo di arrivare prima possibile a un piano della portualità che, nelle intenzioni dell'assessore, "consenta di indirizzare la spesa in maniera precisa, in modo da completare al più presto la rete dei porti e renderla efficiente". Tutto deve essere eseguito, continua Frongia, "in un'ottica di efficientamento del sistema e razionalizzazione della spesa, evitando così di elargire finanziamenti senza ordine di priorità e criteri". Lo passaggio successivo fissato sull'agenda dell'assessore sarà la stesura della legge sulla diportistica. I sopralluoghi, organizzati in vista della creazione di una banca dati dettagliata che consenta di tracciare un quadro chiaro della situazione e delle necessità, sono concentrati sulle infrastrutture portuali per le quali l'assessorato ha urgenza di acquisire ulteriori informazioni e termineranno a metà settembre. L'attenzione della Regione è concentrata però su tutti i porti turistici di competenza, 37 in totale che diventano 50 se si considerano anche quelli di competenza dell'Autorità di sistema portuale. Il "sistema porti" della Sardegna (che tra scali pubblici, privati e approdi comprende 80 infrastrutture portuali) "deve diventare una delle leve di attrazione del turismo, capace di favorire e incentivare modi alternativi di vivere la nostra Isola, che non deve essere più solo meta di transito ma approdo stanziale. Per questo stiamo lavorando insieme all'Assessore del turismo Gianni Chessa", ha concluso l'Assessore Frongia. In calendario adesso ci sono i sopralluoghi nei porti di Arbatax, Torre Grande e Marceddì che consentiranno all'assessore e al suo staff di chiudere il cerchio.

The image shows a page from the newspaper 'La Nuova Sardegna'. The main headline is 'LA GRANDE DISTRIBUZIONE' with a sub-headline 'Conad ingloba Auchan nebbia fitta per i lavoratori'. Below this, there is a smaller article titled 'Porti turistici, Frongia: «Solo spese razionali»'. To the right of the main article is a sidebar with various statistics and news snippets, including '1600', '18mila', '750', and '200'. There are also small images accompanying the articles.

Porti turistici, "spendere bene risorse"

Dopo Cannigione, Golfo Aranci e Loiri Porto San Paolo, la Regione punta un faro sui porti turistici di Porto Torres, Stintino, Alghero, Fertilia. È la seconda tappa del monitoraggio portato avanti dall' assessore dei Lavori Pubblici Roberto Frongia, con l' obiettivo di arrivare il prima possibile a un piano della portualità che nelle intenzioni dell' assessore "consenta di indirizzare la spesa in maniera precisa, in modo da completare al più presto la rete dei porti e renderla efficiente". Il tutto, sottolinea Frongia, "in un' ottica di efficientamento del **sistema** e razionalizzazione della spesa, evitando così di elargire finanziamenti senza ordine di priorità e criteri". Il passo successivo sarà la stesura della legge sulla diportistica. I sopralluoghi, propedeutici alla creazione di una banca dati dettagliata che consenta di tracciare un quadro chiaro della situazione attuale e delle necessità, sono concentrati sulle infrastrutture portuali per le quali l' Assessorato ha urgenza di acquisire ulteriori informazioni e termineranno a metà settembre. L' attenzione della Regione è concentrata, però, su tutti i porti turistici di competenza, 37 in totale che diventano 50 se si considerano anche quelli di competenza dell' **Autorità di sistema portuale**. "Il **sistema** porti della Sardegna (che tra pubblici, privati e approdi comprende 80 infrastrutture portuali) "deve diventare una delle leve di attrazione del turismo, capace di favorire e incentivare modi alternativi di vivere la nostra Isola, che non deve essere più solo meta di transito ma approdo stanziale. Per questo stiamo lavorando insieme all' Assessore del turismo Gianni Chessa", ha concluso Frongia.



Porti turistici, monitoraggio Regione: verso una legge per gli 80 approdi sardi

Dopo Cannigione , Golfo Aranci e Loiri Porto San Paolo , la Regione punta un faro sui porti turistici di Porto Torres , Stintino , Alghero (nella foto) , Fertilia . È la seconda tappa del monitoraggio portato avanti dall' assessore dei Lavori Pubblici Roberto Frongia , con l' obiettivo di arrivare il prima possibile a un piano della portualità che nelle intenzioni dell' assessore "consenta di indirizzare la spesa in maniera precisa, in modo da completare al più presto la rete dei porti e renderla efficiente". Tutto, sottolinea Frongia, "in un' ottica di efficientamento del **sistema** e razionalizzazione della spesa, evitando così di elargire finanziamenti senza ordine di priorità e criteri". Il passo successivo sarà la stesura della legge sulla diportistica. I sopralluoghi, propedeutici alla creazione di una banca dati dettagliata che consenta di tracciare un quadro chiaro della situazione attuale e delle necessità, sono concentrati sulle infrastrutture portuali per le quali l' assessorato ha urgenza di acquisire ulteriori informazioni e termineranno a metà settembre. L' attenzione della Regione è concentrata, però, su tutti i porti turistici di competenza, 37 in totale che diventano 50 se si considerano anche quelli di competenza dell' **Autorità di sistema portuale**. "Il **sistema** porti della Sardegna (che tra pubblici, privati e approdi comprende 80 infrastrutture portuali) deve diventare una delle leve di attrazione del turismo, capace di favorire e incentivare modi alternativi di vivere la nostra Isola, che non deve essere più solo meta di transito ma approdo stanziale. Per questo stiamo lavorando insieme all' assessore del turismo Gianni Chessa ", ha concluso Frongia.



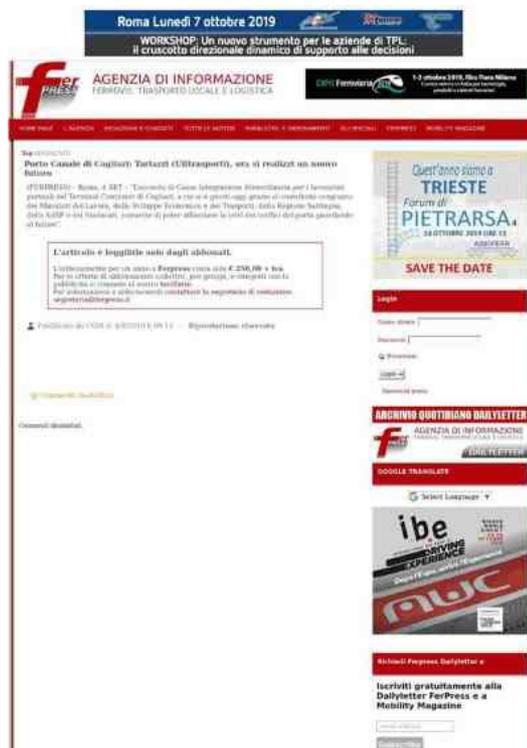
Porto Canale Cagliari: Filt, fatto accordo cigs ora investimenti e nuova occupazione

(FERPRESS) - Roma, 4 SET - "Ora non bisogna abbassare la guardia rispetto alle necessità di rilanciare concretamente il porto, attraverso il superamento dei vincoli paesaggistici ed avviare i conseguenti investimenti necessari a rendere appetibile il sito ai nuovi traffici". E' quanto dichiara il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo, a seguito dell' accordo di cigs per i lavoratori del terminalista Cict del porto Canale Cagliari, sottoscritto oggi al Ministero del lavoro, aggiungendo che "da subito con le strutture territoriali avvieremo tutte le attività di monitoraggio, utili a concretizzare gli impegni assunti anche rispetto agli strumenti di politiche attive del lavoro per favorire i percorsi di reinserimento verso una nuova e sana occupazione".



Porto Canale di Cagliari: Tarlazzi (Uiltrasporti), ora si realizzi un nuovo futuro

(FERPRESS) - Roma, 4 SET - "L' accordo di Cassa Integrazione Straordinaria per i lavoratori portuali del Terminal Container di Cagliari, a cui si è giunti oggi grazie al contributo congiunto dei Ministeri del Lavoro, dello Sviluppo Economico e dei Trasporti, della Regione Sardegna, della AdSP e dei Sindacati, consente di poter affrontare la crisi dei traffici del porto guardando al futuro". A dichiararlo il Segretario generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi, al termine dell' incontro. "Ora è necessario - prosegue Tarlazzi - che ci si attivi immediatamente per la ricerca di un nuovo operatore portuale, che sviluppi traffico e programmi di investimento. Senza perdere altro tempo - spiega il segretario generale della Uiltrasporti - serve con urgenza lo sblocco della Zes e della zona franca interclusa, entrambe propedeutiche ad attirare nuovi investitori e nuove attività lavorative. Solo così sarà possibile sviluppare politiche attive, che diano futuro ai lavoratori, per i quali oggi abbiamo sottoscritto l' accordo e per quelli che verranno in futuro. "Da oggi inizia un percorso che monitoreremo con grande attenzione, anche attraverso il tavolo interministeriale previsto dall' accordo, affinché in questi prossimi 12 mesi si arrivi all' obiettivo di portare lavoro in un territorio fin troppo sofferente. Il porto di Cagliari - conclude Tarlazzi - nel West Med è tra i meglio strutturati dal punto di vista infrastrutturale, con fondali adeguati a ricevere le grandi navi. Tutto ciò rappresenta una opportunità che non va persa".



Il Nautilus

Cagliari

Porto Canale: al Ministero del Lavoro firmato accordo Cassa integrazione lavoratori

"Un risultato ottenuto grazie alla collaborazione di tutte le parti coinvolte - ha aggiunto l' esponente della Giunta Solinas - Infatti, ognuno ha recitato un ruolo importante, dai ministeri competenti, al Comune di Cagliari fino all' Autorità portuale, ma il maggiore ringraziamento va ai sindacati ed ai lavoratori, che non hanno mai smesso di lottare" Cagliari - Al Ministero del Lavoro, è stato ratificato definitivamente l' accordo per la cassa integrazione dei dipendenti della Cict al **Porto** canale di Cagliari: 'Abbiamo scongiurato il licenziamento dei 207 lavoratori ed ora, insieme agli ammortizzatori sociali, parte, per l' intera durata della cassa integrazione, anche un piano di politiche attive per il lavoro che riguarderà la formazione e la valorizzazione delle competenze'. Lo ha detto l' assessore regionale del Lavoro, Alessandra Zedda, dopo la firma sull' accordo che sancisce i dodici mesi di Cig a favore dei lavoratori. "Un risultato ottenuto grazie alla collaborazione di tutte le parti coinvolte - ha aggiunto l' esponente della Giunta Solinas - Infatti, ognuno ha recitato un ruolo importante, dai ministeri competenti, al Comune di Cagliari fino all' Autorità portuale, ma il maggiore ringraziamento va ai sindacati ed ai lavoratori, che non hanno mai smesso di lottare". "Adesso, è intendimento della Giunta regionale puntare al rilancio del **Porto** canale e delle sue attività, considerando la strategicità dell' attività di transhipment per il **Porto** di Cagliari, così da conquistare un ruolo strategico nel Mediterraneo", ha concluso assessore Zedda.



Tarlazzi: ora si realizzi un futuro per il porto di Cagliari

Redazione

ROMA Dopo la firma della cassa integrazione per i portuali di Cagliari, il segretario generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi, auspica la realizzazione di un nuovo futuro per il porto sardo. L'accordo di cassa integrazione straordinaria per i lavoratori portuali del terminal container di Cagliari, a cui si è giunti grazie al contributo congiunto dei Ministeri del Lavoro, dello Sviluppo economico e dei Trasporti, della Regione Sardegna, dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna e dei sindacati, consente di poter affrontare la crisi dei traffici del porto guardando al futuro. Ha dichiarato il segretario generale della Uiltrasporti al termine dell'incontro. Ora è necessario prosegue Tarlazzi che ci si attivi immediatamente per la ricerca di un nuovo operatore portuale, che sviluppi traffico e programmi di investimento. Senza perdere altro tempo spiega il segretario generale della Uiltrasporti serve con urgenza lo sblocco della Zes e della zona franca interclusa, entrambe propedeutiche ad attirare nuovi investitori e nuove attività lavorative. Solo così sarà possibile sviluppare politiche attive, che diano futuro ai lavoratori, per i quali oggi abbiamo sottoscritto l'accordo e per quelli che verranno in futuro. Da oggi inizia un percorso che monitoreremo con grande attenzione, anche attraverso il tavolo interministeriale previsto dall'accordo, affinché in questi prossimi dodici mesi si arrivi all'obiettivo di portare lavoro in un territorio fin troppo sofferente. Il porto di Cagliari conclude Tarlazzi nel West Med è tra i meglio strutturati dal punto di vista infrastrutturale, con fondali adeguati a ricevere le grandi navi. Tutto ciò rappresenta una opportunità che non va persa.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with categories like 'SHIPPER', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTO'. The main article title is 'Tarlazzi: ora si realizzi un futuro per il porto di Cagliari'. Below the title, there is a sub-headline 'Dopo la concessione della cassa integrazione' and a date 'Pubblicato il 04/09/2019'. A photograph of Claudio Tarlazzi is featured, with a caption that reads 'LAVORO IN FORZA NOSTRO OBIETTIVO'. Below the photo, there is a short text snippet: 'ROMA - Dopo la firma della cassa integrazione per i portuali di Cagliari, il segretario generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi, auspica la realizzazione di un nuovo futuro per il porto sardo. L'accordo di cassa integrazione straordinaria per i lavoratori portuali del terminal container di Cagliari, a cui si è giunti grazie al contributo congiunto dei Ministeri del Lavoro, dello Sviluppo economico e dei Trasporti, della Regione Sardegna, dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna e dei sindacati, consente di poter affrontare la crisi dei traffici del porto guardando al futuro.' At the bottom of the article preview, there is a 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' button and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'CAGLIARI', 'CASSA INTEGRAZIONE', 'CLAUDIO TARLAZZI', 'FUTURO', and 'UILTRASPORTI'.

Authority, il verdetto nel 2020

L'udienza fissata per il 28 gennaio sulle modifiche alla riforma del settore Nel mirino la nuova "mappa" disegnata dall'ex governo Lega-5Stelle

Giuseppe Lo Re La "guerra" dei porti. La Regione Calabria non ci sta alla creazione della nuova Autorità dello Stretto: lo ha detto e ribadito nei fatti presentando ricorso alla Corte Costituzionale contro il provvedimento dell'ormai Governo gialloverde. E mentre l'ex Consiglio dei ministri ad agosto confermava la decisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la nomina del presidente Mario Paolo Mega e respingeva di fatto le contestazioni presentate dalla Regione Siciliana, l'iter dell'impugnazione calabrese andava avanti con la nomina del relatore alla Consulta (il giudice Giuliano Amato). E soprattutto con la fissazione dell'udienza, in programma il 28 gennaio 2020. Ci sarà da aspettare dunque, mentre l'aspetto più squisitamente politico è nelle mani delle commissioni parlamentari alle quali la ratifica è stata trasmessa. La scelta di Mega da parte del Ministero allora guidato da Danilo Toninelli risale al maggio scorso. Sono passati mesi ma la posizione della Giunta regionale calabrese, guidata da Mario Oliverio, non è cambiata: no alla creazione della sedicesima Autorità di distretto portuale, che comprende i porti siciliani di Messina e Milazzo e quelli calabresi di Villa San Giovanni e Reggio Calabria. L'opposizione è ferma: lo scorporo dei porti passeggeri di Villa San Giovanni e Reggio dall'Autorità portuale del Tirreno Meridionale, cioè quella di Gioia Tauro, «impedirebbe il raggiungimento degli obiettivi, anche europei, di interconnessione e interoperabilità delle reti di trasporto nazionali, di ottimizzazione dell'integrazione e di interconnessione delle infrastrutture», viceversa raggiungibili «accorpendo tutti i porti calabresi in un'unica Autorità portuale di sistema dotata di un "porto Core" qual è Gioia Tauro». Questioni di forma e di sostanza nel ricorso della Regione, firmato dagli avvocati Vincenzo Cerulli Irelli e Giancarlo Festa. Nel mirino c'è la legge di conversione del decreto-legge 119/2018, che "battezza" l'Authority dello Stretto, passata senza «il coinvolgimento della Conferenza unificata e dunque delle Regioni interessate, e in particolar modo della Calabria, pur incidendo fortemente sugli interessi in quanto l'istituzione stessa dell' **AdSP** dello Stretto, con la relativa assegnazione di due porti calabresi configura di per sé la lesione della potestà legislativa concorrente regionale». Vero punto di frizione è la Zes, perché a prescindere dalla considerazione che «la norma impugnata si pone in contrasto con l'obiettivo della riforma inteso alla concentrazione delle competenze in un minor numero di soggetti dotati di potere decisionale e di gestione», si creerebbe un'asserita sovrapposizione di funzioni tra Comitato di indirizzo della Zona economia speciale e Autorità portuale. Altro aspetto negativo sarebbe «la moltiplicazione dei soggetti istituzionali competenti sui porti calabresi, senza alcun elemento di raccordo e coordinamento tra gli stessi, che produrrebbe evidentemente un effetto pregiudizievole anche in capo agli operatori che devono interfacciarsi con tali soggetti».



La Sicilia

Catania

«Caronte: stop ai licenziamenti, il lavoro c'è»

Non si rassegnano i 20 dipendenti della Caronte & Tourist Handling investiti all'improvviso dalla notizia del licenziamento collettivo per cessato contratto di lavoro con Grimaldi Lines. Ieri sono stati in presidio al molo 14 del porto, sfidando anche la pioggia battente del pomeriggio. Un presidio pacifico, perché non hanno impedito le operazioni di sbarco e imbarco della tratta marittima Catania-Salerno, sulla quale hanno operato fino a domenica scorsa. Ma l'amarezza è evidente. Anche perché si è scoperto che la Caronte era a conoscenza delle intenzioni della Grimaldi già dal 10 agosto e sia i sindacati (Filt Cgil, scesa in campo anche con una nota del dirigente nazionale Natale Colombo, oltre al segretario di Catania Alessandro Grasso e al responsabile per i Porti, Edoardo Pagliaro, in presidio con i lavoratori insieme al segretario confederale Giacomo Rota), sia l'**autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale, ne hanno avuto notizia solo lo scorso 30 agosto. «Ci hanno consegnato la procedura di mobilità dal 1° settembre - denuncia un combattivo Pagliaro - informandoci che l'azienda sarebbe andata in liquidazione. Si tratta di 45 giorni di trattativa più 30 di eventuale proroga. Ma noi auspichiamo di chiuderla molto prima. Non vogliamo entrare nei loro problemi, ma non possiamo permettere che accada ancora quanto successo un anno e mezzo fa, quando a essere coinvolti furono i lavoratori marittimi della New TTT Lines lasciando fuori anche 10 operatori della biglietteria, mai più ricollocati. Noi puntiamo a garantire il lavoro ai 19 portuali più un amministrativo, includendo i 4 superstiti della biglietteria, che attendono risposte da troppo tempo. Non può succedere ancora una cosa del genere, specie al Sud, specie a Catania dove si dice che il porto è in crescita, sta aprendo nuovi terminal e stanno entrando nuove navi. Dobbiamo eliminare lo sciacallaggio al quale stiamo assistendo: il posto di lavoro è una cosa sacra e non possiamo lasciare questi padri di famiglia senza la possibilità di lavorare, come accaduto per i 4 della biglietteria. Il lavoro dentro questo porto c'è, quindi dobbiamo fare in modo di ricollocare tutte le persone, anche perché la tratta Catania-Salerno non si è fermata. Abbiamo già coinvolto l'**autorità portuale** con la richiesta di incontro urgente insieme alle parti in causa, Caronte & Tourist Handling e Grimaldi Lines». Non si tratta di mancata clausola sociale nel contratto, precisa Pagliaro: «Nel 2017 è stata definita la continuità lavorativa all'interno dei porti secondo l'art. 8 della legge n. 232, proprio per fermare l'emorragia della perdita dei posti di lavoro. Non permettiamo che ciò non accada per problemi aziendali di bilanci. Anche perché ci risulta che Grimaldi proprio da lunedì abbia effettuato cinque assunzioni, la riprova che non è vero che il lavoro manca. Finiamola con queste porcherie». «Continua a prevalere - sottolinea nella nota il dirigente nazionale Filt, Colombo - la logica del massimo profitto a scapito dell'occupazione». Intanto i lavoratori, con i volti bruciati dal sole, stanno smaltendo le ferie arretrate cercando di mantenere con difficoltà la serenità nelle loro case, pur con l'anno scolastico in avvio e relativi costi perché hanno figli piccoli o adolescenti, mutui da pagare, le bollette, la spesa da assicurare. Hanno tutti almeno vent'anni di esperienza, come Rosario La Rosa, che di anni ne ha 40: «Noi il lavoro lo conosciamo, lavoriamo di pratica ormai. Da due anni ci impiegavano solo nello sbarco della nave, era strano, ma era pur sempre lavoro. O ci prendono tutti o nuddu». «È l'unico lavoro che so fare - aggiunge Umberto Sanfilippo, 38 anni e tre figlie - Caronte ci ha anche fatto fare corsi per la sicurezza, security a bordo, ADR merce pericolosa, patentini per utilizzare



La Sicilia

Catania

mezzi diversi. Siamo disposti pure a lavorare in altri porti, ma Catania con la nuova darsena avrebbe più opportunità. Però in Sicilia è così: i lavori si bloccano sempre». Maria Elena Quaiotti.

Porto Catania: Filt, assicurare salario addetti Caronte&Tourist e avviare confronto

(FERPRESS) - Roma, 4 SET - "Va trovata una soluzione per assicurare la continuità del salario agli operatori portuali della Caronte & Tourist, considerando che le attività di supporto di sbarco e di carico delle navi continuano ad interessare la compagnia Grimaldi Lines". Lo chiede il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo, esprimendo "piena solidarietà ai lavoratori e ai dirigenti della Filt Catania in presidio al porto di Catania per rivendicare il diritto al lavoro, a seguito della procedura di licenziamento collettivo avviata da Caronte, a fronte dell' improvvisa disdetta del contratto di servizio per le operazioni portuali delle navi Grimaldi nella tratta Catania Salerno". Secondo il dirigente nazionale della Filt Cgil: "serve l' avvio immediato di un confronto con i vertici Caronte e Grimaldi, con il coinvolgimento dell' Autorità di Sistema Portuale affinché sul territorio catanese ed in particolare nel settore delle attività portuali non si registrino ulteriori perdite di posti di lavoro come già avvenuto nel 2018 con la vertenza della compagnia New TTTLines. Evidentemente - afferma infine Colombo - continua a prevalere la logica del massimo profitto a discapito dell' occupazione".



Informare

Catania

Al porto di Catania sit in di protesta per il taglio di 20 posti di lavoro della Caronte & Tourist

Solo lo scorso 30 agosto - hanno denunciato Grasso e Pagliaro (Cgil) - è stata comunicata la dismissione dell' attività Filt Cgil Sicilia e Cgil di **Catania** hanno annunciato per stamani alle ore 11 un sit in permanente di protesta di 24 ore al Molo 14 del **porto** di **Catania** per il licenziamento dei 20 lavoratori della compagnia Caronte & Tourist impiegati nello scalo portuale siciliano. Il segretario generale della Filt Cgil di **Catania**, Alessandro Grasso e il responsabile Filt per i Porti, Edoardo Pagliaro, hanno spiegato che la compagnia di navigazione ha comunicato lo scorso 30 agosto ai suoi venti lavoratori in forza al **porto** di **Catania** di avere perso la sua unica committente, la Grimaldi Lines, e che ciò ha determinato sin da oggi la dismissione dell' attività. Una pessima notizia - hanno sottolineato - che di fatto si traduce nella perdita dei posti di lavoro e l' avvio delle procedure di mobilità. «In pochi giorni - hanno denunciato Grasso e Pagliaro - una ventina di operatori portuali che da anni si occupano di garantire il servizio di sbarco e carico navi per la tratta **Catania**- Salerno si trovano derubati della loro serenità di lavoratori. Abbiamo già chiesto un incontro con i vertici della Caronte e della Grimaldi, e il presidente dell' Autorità di Sistema per la Sicilia Orientale, Andrea Annunziata. Non lasceremo soli questi lavoratori e con loro saranno anche presenti i rappresentanti della Filt Cgil Sicilia e la Cgil di **Catania**. Ancora una volta, a fare le spese delle complesse dinamiche del settore portuale sono i nostri lavoratori».

informARE
 Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto
 1 settembre 2019

Al porto di Catania sit in di protesta per il taglio di 20 posti di lavoro della Caronte & Tourist

Solo lo scorso 30 agosto - hanno denunciato Grasso e Pagliaro (Cgil) - è stata comunicata la dismissione dell'attività

Filt Cgil Sicilia e Cgil di Catania hanno annunciato per stamani alle ore 11 un sit in permanente di protesta di 24 ore al Molo 14 del porto di Catania per il licenziamento dei 20 lavoratori della compagnia Caronte & Tourist impiegati nello scalo portuale siciliano. Il segretario generale della Filt Cgil di Catania, Alessandro Grasso e il responsabile Filt per i Porti, Edoardo Pagliaro, hanno spiegato che la compagnia di navigazione ha comunicato lo scorso 30 agosto ai suoi venti lavoratori in forza al porto di Catania di avere perso la sua unica committente, la Grimaldi Lines, e che ciò ha determinato sin da oggi la dismissione dell'attività. Una pessima notizia - hanno sottolineato - che di fatto si traduce nella perdita dei posti di lavoro e l'avvio delle procedure di mobilità.

«In pochi giorni - hanno denunciato Grasso e Pagliaro - una ventina di operatori portuali che da anni si occupano di garantire il servizio di sbarco e carico navi per la tratta Catania- Salerno si trovano derubati della loro serenità di lavoratori. Abbiamo già chiesto un incontro con i vertici della Caronte e della Grimaldi, e il presidente dell'Autorità di Sistema per la Sicilia Orientale, Andrea Annunziata. Non lasceremo soli questi lavoratori e con loro saranno anche presenti i rappresentanti della Filt Cgil Sicilia e la Cgil di Catania. Ancora una volta, a fare le spese delle complesse dinamiche del settore portuale sono i nostri lavoratori».

Legge le notizie in formato Acrobat Reader, clicchiate sul servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo	Data di arrivo	Data di partenza	
Destinazione	4 Sep	5 Sep	Cerca
0 Altre destinazioni	2019	2019	

Indice • Prima pagina • Filt in notizie
 Piazza Michelini 1/3 - 95133 Catania - ITALIA
 Tel: 095 2482122, Fax: 095 2480790, e-mail

Il gruppo perde committente Licenziati venti lavoratori

CATANIA - Il gruppo "Caronte & tourist" ha comunicato ai suoi venti lavoratori in forza al **Porto** di **Catania** di avere perso la sua unica committente, la "Grimaldi Lines". Ciò ha determinato sin da oggi la dismissione dell' attività. Una pessima notizia che di fatto si traduce nella perdita dei posti di lavoro e l' avvio delle procedure di mobilità. Per questo la Filt Cgil di **Catania** organizza un sit in permanente di protesta di 24 ore a partire dalle ore 11 di oggi, 4 settembre, di fronte al Molo 14. La comunicazione aziendale è arrivata solo lo scorso 30 agosto. "In pochi giorni una ventina di operatori portuali che da anni si occupano di garantire il servizio di sbarco e carico navi per la tratta **Catania**- Salerno, si trovano derubati della loro serenità di lavoratori - spiega il segretario generale della Filt Cgil di **Catania**, Alessandro Grasso e il responsabile Filt per i Porti, Edoardo Pagliaro- Abbiamo già chiesto un incontro con i vertici della Caronte e della Grimaldi, e il presidente dell' Autorità di sistema per la Sicilia orientale, Andrea Annunziata. Non lasceremo soli questi lavoratori e con loro saranno anche presenti i rappresentanti della Filt Cgil Sicilia e la Cgil di **Catania**. Ancora una volta, a fare le spese delle complesse dinamiche del settore portuale sono i nostri lavoratori".



Porto di Catania, la Caronte and Tourist licenzia 20 lavoratori: sit-in di protesta al porto

CATANIA - Il gruppo "Caronte & Tourist" ha comunicato ai suoi venti lavoratori in forza al **porto** di **Catania** di avere perso la sua unica committente, la "Grimaldi Lines". Ciò ha determinato sin da oggi la dismissione dell' attività . Una pessima notizia che di fatto si traduce nella perdita dei posti di lavoro e l' avvio delle procedure di mobilità. Per questo la Filt Cgil di **Catania** organizza un sit-in permanente di protesta di 24 ore a partire dalle ore 11 di oggi, di fronte al molo 14. La comunicazione aziendale è arrivata solo lo scorso 30 agosto. ' In pochi giorni una ventina di operatori portuali che da anni si occupano di garantire il servizio di sbarco e carico navi per la tratta **Catania**- Salerno, si trovano derubati della loro serenità di lavoratori - spiega il segretario generale della Filt Cgil di **Catania**, Alessandro Grasso e il responsabile Filt per i porti, Edoardo Pagliaro - Abbiamo già chiesto un incontro con i vertici della Caronte e della Grimaldi, e il presidente dell' Autorità di sistema per la Sicilia orientale, Andrea Annunziata. Non lasceremo soli questi lavoratori e con loro saranno anche presenti i rappresentanti della Filt Cgil Sicilia e la Cgil di **Catania**. Ancora una volta, a fare le spese delle complesse dinamiche del settore portuale sono i nostri lavoratori '. Fonte foto: Facebook.



New Sicilia

Catania

Porto di Catania, sit-in di protesta per i licenziamenti alla Caronte and Tourist. Colombo: "Va trovata una soluzione"

CATANIA - Oggi il sit-in di protesta per i licenziamenti alla 'Caronte and Tourist'. " Va trovata una soluzione per assicurare la continuità del salario agli operatori portuali della Caronte & Tourist, considerando che le attività di supporto di sbarco e di carico delle navi continuano ad interessare la compagnia Grimaldi Lines '. Lo chiede il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo , esprimendo " piena solidarietà ai lavoratori e ai dirigenti della Filt **Catania** in presidio al **porto di Catania** per rivendicare il diritto al lavoro, a seguito della procedura di licenziamento collettivo avviata da Caronte , a fronte dell' improvvisa disdetta del contratto di servizio per le operazioni portuali delle navi Grimaldi nella tratta **Catania Salerno** ". Secondo il dirigente nazionale della Filt Cgil: "Serve l' avvio immediato di un confronto con i vertici Caronte e Grimaldi , con il coinvolgimento dell' Autorità di Sistema Portuale, affinché, sul territorio catanese ed in particolare nel settore delle attività portuali, non si registrino ulteriori perdite di posti di lavoro come già avvenuto nel 2018 con la vertenza della compagnia New TTTLines. Evidentemente - afferma infine Colombo - continua a prevalere la logica del massimo profitto a discapito dell' occupazione".



The Medi Telegraph

Catania

Allarme Cgil: "Assicurare il salario agli addetti della Caronte & Tourist"

Genova - «Va trovata una soluzione per assicurare la continuità del salario agli operatori portuali della Caronte & Tourist, considerando che le attività di supporto di sbarco e di carico delle navi continuano ad interessare la compagnia Grimaldi Lines». Lo chiede il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo, esprimendo «piena solidarietà ai lavoratori e ai dirigenti della Filt **Catania** in presidio al **porto di Catania** per rivendicare il diritto al lavoro, a seguito della procedura di licenziamento collettivo avviata da Caronte, a fronte dell' improvvisa disdetta del contratto di servizio per le operazioni portuali delle navi Grimaldi nella tratta **Catania** Salerno». Secondo il dirigente nazionale della Filt Cgil: «Serve l' avvio immediato di un confronto con i vertici Caronte e Grimaldi, con il coinvolgimento dell' Autorità di sistema portuale affinché sul territorio catanese ed in particolare nel settore delle attività portuali non si registrino ulteriori perdite di posti di lavoro come già avvenuto nel 2018 con la vertenza della compagnia New TTTLines. Evidentemente - afferma infine Colombo - continua a prevalere la logica del massimo profitto a discapito dell' occupazione».



Il lettore segnala

Porto, arriva la nave ma manca l'autobus

Lamentele per l'assenza dei mezzi dell'Atm per trasportare i passeggeri

Arriva la nave dalla Francia ma il bus non c'è. Secondo quanto racconta un lettore, «all'arrivo della nave dalla Francia, era piena. Tanti sbarchi di camper, auto e moto. Chi, però non ha un mezzo è costretto ad andare a piedi fino alla città, raggiungendo la zona **porto** perché non c'era il servizio bus ATM». Pare però, che il problema sia diverso. Pare che alle volte non venga consentito l'accesso ai bus alla zona di attracco, la zona del molo Ronciglio ma dall'ATM non filtra nulla. L'amministratore unico di ATM, Massi mo La Rocca, infatti non rilascia dichiarazioni. Una situazione che potrebbe sembrare paradossale, con un servizio utile ma che, però, alle volte pare non ricevere l'autorizzazione. In particolare il traghetto della Corsica Ferries, tratta Tolone-Trapani, attracca al molo di Isola Zavorra. Da lì c'è una distanza di tre chilometri per arrivare al lungomare. Per la stagione 2019 sono state programmate 2 rotazioni settimanali su questa nuova rotta che unisce la Sicilia alla Provenza e alla Costa Azzurra, con viaggi notturni. La traversata dura 19 ore, a bordo dei moderni mezzi della serie Mega Express, dove i passeggeri avranno a disposizione servizi di ristorazione e spazi pubblici e privati. (*FTAR*)

The screenshot shows a page from the 'Giornale di Sicilia' (Trapani edition). The main headline is 'Ripulito l'ex deposito' with a sub-headline 'Effettuato un intervento straordinario e tolte le barriere che circondavano l'edificio nella zona di Piazza Martiri d'Ungheria'. Other visible headlines include 'Porto, arriva la nave ma manca l'autobus', 'Piazza Garibaldi, abbattuta barriera architettonica', and 'Mazara, ex compagni assieme dopo 34 anni'. The page contains several small images and columns of text.

Il dopo Toninelli nel segno di Delrio

di Marco Casale

Riprendere in mano il pallino della portualità, dare piena applicazione alla Riforma Delrio e recuperare il tempo perso negli ultimi mesi a causa «dell'inerzia del precedente Governo». Sono questi gli obiettivi che, per bocca di Roberto Morassut, il Partito Democratico intende portare avanti con convinzione da oggi in poi. Nel giorno in cui Rousseau conferma la nascita dell'esecutivo giallorosso con il presidente del Consiglio che a breve salirà il Quirinale per sciogliere le riserve- Morassut, definito da molti l'uomo dei trasporti del PD, afferma che «il settore della portualità è strategico, fondamentale per lo sviluppo economico del Paese. Per questo motivo dobbiamo attuare con convinzione gli indirizzi definiti con il dlgs 169 del 2016». Il deputato dem, che per domani a Ravenna ha invitato associazioni e cluster portuale a partecipare agli 'Stati generali della logistica e dello shipping', ritiene che non abbia senso mettere in discussione l'impianto normativo della novellata legge 84/94 a poco più di tre anni dalla sua entrata in vigore: «Le riforme camminano se vengono attuate. Quello che dobbiamo fare è applicare le norme che già ci sono». Il primo passo da fare? Tornare a convocare la Conferenza Nazionale dei Presidenti delle Autorità di Sistema, che da quando è stata istituita si è riunita sì e no quattro volte: «È una delle critiche che abbiamo mosso nei mesi passati al governo giallo-verde, imputandogli una inerzia decisionale che alla lunga ha danneggiato gli interessi del sistema portuale. Ora dobbiamo riprendere il percorso laddove è stato interrotto: la Conferenza deve essere convocata con continuità, bisogna ridare voce ai porti».

Secondo Morassut, la portualità italiana ha bisogno di conoscere una nuova fase di sviluppo e questo vuol dire anche risolvere i problemi concreti di cui soffrono gli scali italiani, primo fra tutti Genova, che «si trova in una situazione delicata a seguito del crollo del Ponte Morandi» e che ha bisogno della Gronda per alleggerire la città dal traffico pesante, («l'opera è strategica e va realizzata senza ulteriori rinvii»). E poi c'è Venezia, alle prese con il problema delle grandi navi e, poi, ancora, Ravenna, «di cui deve essere migliorata l'accessibilità». Ogni porto, insomma, ha esigenze specifiche che devono essere affrontate, e «ogni sistema portuale merita di acquisire maggiore efficienza anche sul terreno della semplificazione amministrativa, ma deve essere chiaro che la Riforma Delrio rimane un elemento imprescindibile». Il deputato piddino sottolinea come la confluenza dei 58 porti italiani in 15 sistemi portuali abbia permesso alla portualità italiana «di acquisire un nuovo slancio in termini di competitività e di raccordo con i mercati di riferimento». Anche per questo motivo occorre navigare sulla rotta già tracciata dall'ex Ministro alle infrastrutture e ai trasporti, senza cedere alle sirene leghiste del revisionismo: «Abbiamo sempre mantenuto un atteggiamento critico nei confronti della proposta, avanzata più o meno esplicitamente dalla Lega, di introdurre elementi di privatizzazione nei sistemi portuali, trasformandoli per esempio in Spa. Riteniamo che simili suggestioni non siano coerenti con gli indirizzi della novellata legge 84: il ruolo pubblico non economico delle AdSP va salvaguardato». Così come va salvaguardato e, possibilmente, rafforzato il ruolo strategico che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha inteso ritagliarsi con la 84/94, assumendo su di sé importanti leve di controllo e coordinamento in merito alla governance dei porti italiani: «C'è bisogno di un rafforzamento dei comparti tecnici dello Stato in senso generale. E questo vale anche per il MIT, che deve tornare ad avere piena capacità progettuale e di indirizzo».

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the Portnews website interface. At the top, there is a navigation bar with links for 'Focus', 'Interventi', 'Interviste', 'News', 'Espo 2019', and 'Osservatorio Europeo'. Below this is a search bar and social media icons. The main header features the 'PORT NEWS' logo and the tagline 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settimanale'. A large image of a port facility is displayed. The article title 'Il dopo Toninelli nel segno di Delrio' is prominently shown, along with the author's name 'di Marco Casale'. The article text is partially visible, starting with 'Riprendere in mano il pallino della portualità...'. A sidebar on the right contains a list of topics such as 'Ambiente Autorità', 'Portuali Autorità del Mare', 'ESPO Europa', and 'Infrastrutture'.

Il personaggio

Toninelli amaro: ho pagato oltre le mie responsabilità

LORENZO SALVIA

ROMA «Ho la coscienza a posto. Certo, di errori ne avrò fatti, chi non ne fa. Ma credo di aver pagato oltre le mie responsabilità». Chi in questi giorni ha incontrato l'ormai ex ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli si è trovato davanti un uomo che amareggiato è dire poco. È vero che il totoministri è come il calciomercato, tutto sembra possibile, le candidature vanno e vengono. Ma nel turbinio dei nomi che abbiamo letto in questi giorni c'era una sola certezza, fin dall'inizio: lui non sarebbe stato ministro. Non sarebbe rimasto alla Infrastrutture dopo la disfatta della Tav. E non sarebbe nemmeno stato spostato verso un altro ministero, come pure è accaduto ad altri colleghi del Movimento. A pesare è la sua fama di «ministro delle gaffe», che anche ieri ha portato tutta l'opposizione a giocare facile con il sarcasmo. Matteo Salvini, per fare un tuffo nel passato, dice che al suo posto va una «imprenditrice di pomodori. Pensavo, peggio di Toninelli non si può fare. Mai dire mai». Anche nel Movimento c'era la consapevolezza di non poterlo confermare. Il Pd non ha dovuto neanche chiedere la sua esclusione, tanto era scontata. Perché la sua nomea di «ministro delle gaffe» si è ormai fatta quasi luogo comune. Ed è quindi impossibile da arginare. Toninelli non lo ammetterà mai pubblicamente, ma l'amaro è tanta anche perché pensa che i vertici del Movimento non lo abbiano difeso abbastanza quando Salvini lo attaccava a testa bassa. E alla fine hanno scaricato addosso a lui tutto il peso di una sconfitta pesante come il via libera all'alta velocità. Anche lui, però, sceglie di fare buon viso a cattivo gioco. Perché la politica è una ruota che gira e infatti per lui o per Lezzi potrebbe arrivare il ruolo di capogruppo al Senato. Per questo pubblica un lungo post su Facebook in cui dice di aver «donato tutto me stesso, a volte anche sbagliando, come può capitare, ma comunque nella convinzione di aver agito per l'esclusivo interesse dei cittadini». Segue lista dei casi seguiti, a partire dal Ponte Morandi per chiudere con le concessioni autostradali, augurando al governo di «proseguire nel solco tracciato». Di Tav non parla, ovvio. L'onore delle armi.



Infrastrutture - Paola De Micheli

Breccia a Porta Pia: l'ex lettiana che piace ai big del cemento

Vice di Zinga, già al Tesoro, ha ottimi rapporti con le imprese. Primi segnali: Atlantia fa +6% e i complimenti dei pro-Tav

Carlo Di Foggia

La nomina è propiziata dal fallimento dei 5Stelle sulle infrastrutture. E non è un caso che l'indicazione di Paola De Micheli al dicastero che fu di Danilo Toninelli venga salutata da una combo simbolica: il titolo di Atlantia, holding dei Benetton che controlla Autostrade, chiude a +6%, a livelli antecedenti al crollo del ponte Morandi, mentre i più lesti a congratularsi sono i vertici del Comité Transalpine Lyon-Turin, che racchiude i lobbisti francesi del Tav: "Siamo lieti, il suo impegno per l'opera è noto in Francia". Al dicastero di Porta Pia arriva per la prima volta una donna, un politico di lungo corso e, per così dire, ben visto dal mondo delle imprese. Piacentina, classe 1973, laurea in Scienze politiche, De Micheli entra in politica negli anni 90 tra gli ex Dc del Partito popolare, poi confluito nella Margherita. Dal 2007 al 2010 è assessore al bilancio a Piacenza, due anni dopo entra nella segreteria del piacentino Pier Luigi Bersani in quota Enrico Letta, di cui era una fedelissima. In quegli anni è una delle più vivaci animatrici di Vedrò, il think tank dell'ex premier che univa politica e un pezzo del capitalismo italiano. Tra i finanziatori, ad esempio, si contavano Enel ed Eni, Telecom e Sisal, Autostrade e Lottomatica. Nel 2013, in diretta tv attribuì all'allora sindaco di Firenze Matteo Renzi la responsabilità di aver "impallinato" Prodi nella corsa per il Quirinale. Due mesi dopo, piange alla direzione del Pd che caccia #enricostaisereno Letta da Palazzo Chigi. Poi la conversione: nel 2014 entra nel governo del "rottamatore" come sottosegretaria al Tesoro con delega ai giochi. Nel 2016 diviene commissario alla ricostruzione nei territori del centro Italia colpiti dal terremoto: non riuscirà ad aggirare i pesanti ritardi burocratici velocizzando i lavori. L'esperienza lavorativa è tutta nel settore delle conserve: dal 1998 al 2003 presiede la cooperativa Agridoro, specializzata nella trasformazione del pomodoro, finita nel 2004 in liquidazione coatta. Dopo un passaggio come consulente di un colosso cinese oggi è in attesa da una multinazionale delle conserve del Nord Italia. Nella battaglia con il Pd per cedere (oltre al Tesoro) un ministero economico di peso, i 5Stelle hanno deciso di tenersi lo Sviluppo, con lo staff di Luigi Di Maio (e il ricco portafoglio di sussidi e incentivi) e sacrificare le Infrastrutture. Scelto per imprimere una svolta sulle grandi opere - con l'introduzione dell'analisi costi-benefici - il ministero è stato fonte di cocenti sconfitte: dal Terzo Valico al Tav, bocciati dai tecnici, ma autorizzati lo stesso. L'arrivo della De Micheli, che ambiva allo Sviluppo, chiude il cerchio. Al netto delle gaffe, le buone intenzioni di Toninelli si sono infrante contro lo scarso peso politico che i 5Stelle hanno deciso di mettere sulle grandi opere, finendo peraltro per escluderne la gran parte dall'analisi costi-benefici. Si vedrà - anche in base alle scelte che farà, dal capo di gabinetto alle nomine chiave - se De Micheli riporterà le lancette alla stagione di Graziano Delrio, attento esecutore del partito delle autostrade, in un ministero dove regnano ancora i fedeli servitori dei grandi gruppi del cemento. Il primo banco di prova sarà il nuovo sistema tariffario voluto dall'Autorità dei Trasporti, odiato dai signori del casello e nato proprio grazie agli strumenti e alla copertura offerti da Toninelli. Nel programma di governo, l'analisi costi-benefici è sparita, così come la revoca della concessione



Il Fatto Quotidiano

Focus

ai Benetton.

Conte bis: Paola De Micheli al Mit

Resa nota la lista dei ministri presentata a Mattarella

Giulia Sarti

ROMA Paola De Micheli tinge di rosa il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. È suo il nome scelto per il dicastero da Giuseppe Conte che dopo il colloquio con il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, ha reso noto i nomi dei ministri per il Governo Conte bis. Il giuramento domani alle 10, poi il voto di fiducia alla Camera e Senato. Luigi Di Maio al ministero degli Esteri, agli Interni Luciana Lamorgese; confermati all'Ambiente Sergio Costa, e alla Giustizia Alfonso Bonafede. La De Micheli, piacentina, 46 anni, laureata in Scienze Politiche è stata assessore comunale alle Risorse umane ed economico-finanziarie. Impegnata in politica da diversi anni la De Micheli appartiene al Partito Democratico. Il 13 e 14 Aprile del 2008 è stata eletta per la prima volta alla Camera dei Deputati per la Circostrizione Emilia Romagna nel Gruppo parlamentare del Pd ed è stata componente della Commissione Bilancio e per la semplificazione della legislazione. Rieletta alla Camera dei Deputati alle elezioni del 24 e 25 Febbraio 2013, è diventata vice-capogruppo vicario del Pd a Montecitorio per poi essere nominata nel Novembre 2014 sottosegretaria all'Economia del Governo Renzi. L'8 Settembre 2017 nominata dal Consiglio dei Ministri Commissaria straordinaria del Governo ai fini della ricostruzione nei territori delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria interessati dagli eventi sismici verificatisi a partire dal 24 Agosto 2016 e poi nel Settembre 2017 Sottosegretaria alla Presidenza del Consiglio. Alle elezioni politiche del 4 Marzo 2018 Paola De Micheli è stata eletta per la terza volta alla Camera dei Deputati nel Gruppo del Partito Democratico, poi lo scorso Aprile è stata indicata da Zingaretti come vicesegretaria del partito. Dopo la presentazione dei ministri, Conte ha commentato: Il programma che porteremo avanti guarda al futuro, con le nostre migliori energie, competenze e passioni per rendere l'Italia migliore. Anche il presidente della Repubblica ha voluto salutare i giornalisti presenti ringraziandoli per il loro impegno e il loro lavoro. Poter leggere o vedere ogni mattina sugli organi di stampa prospettive differenti e opinioni diverse delle varie parti politiche -ha detto- è stato prezioso per me e per chiunque. Questo ancora una volta sottolinea l'importanza e il valore della libera stampa.

The screenshot shows the top of a news article on the Messaggero Marittimo website. At the top left is the logo for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL'. The main header of the article reads 'Conte bis: Paola De Micheli al Mit' with the sub-headline 'Resa nota la lista dei ministri presentata a Mattarella'. Below the headline is a photograph of Paola De Micheli sitting at a desk with the Italian flag in the background. To the right of the photo is a social media sharing bar with icons for Facebook, Twitter, and WhatsApp. Below the photo is a short text snippet: 'ROMA - Paola De Micheli tinge di rosa il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. È suo il nome scelto per il dicastero da Giuseppe Conte che dopo il colloquio con il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, ha reso noto i nomi dei ministri per il Governo "Conte bis". Il giuramento domani alle 10, poi il voto di fiducia alla Camera e Senato. Luigi Di Maio al ministero degli Esteri, agli Interni Luciana Lamorgese; confermati all'Ambiente Sergio Costa, e alla Giustizia Alfonso Bonafede.' Below this is a 'ARRIVATI E EFFETTUO IL LOGIN' button and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'RICERCA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE CONTE', 'MATTARELLA E PROPRIO UNO', 'BRIGLIA DI MONTI', and 'PARTITO DEMOCRATICO - MARIANO MATTARELLA'. At the bottom, there is a section 'DA NON PERDERE' with the title 'Ue: preparativi per Brexit "no-deal"'.

Andamento delle crociere in autunno

Redazione

GENOVA Un'indagine dell'Osservatorio Ticketcrociere, rileva l'andamento delle prenotazioni per le crociere in autunno, non solo nel Mediterraneo. Le vacanze estive sono quasi archiviate per la maggior parte degli italiani, ma le prenotazioni per gli itinerari di Settembre, Ottobre e Novembre confermano che non cala la voglia di viaggiare. L'area mediterranea continua la sua crescita di crociere in autunno, facendo segnare un + 2% rispetto agli stessi tre mesi del 2018. Bene anche le crociere oceaniche, al +7%. Ma la vera sorpresa arriva da Nord America e Medio Oriente, che segnano rispettivamente un aumento del 423% e del 104%, anche grazie ai nuovi itinerari proposti e alle nuove navi presenti in queste aree. In netto calo, invece, Cuba al - 74%, complice anche il veto dell'amministrazione Trump sui viaggi organizzati tra Stati Uniti e Isla Grande. Scende anche l'Asia (- 61%) e perdono un po' di appeal le isole Canarie (- 20%). L'amministratore di Ticketcrociere Nicola Lorusso (nella foto), sottolinea che l'autunno 2019 ci racconta una nuova storia, con picchi di crescita per il Nord America e il Medio Oriente. Resta forte la richiesta di Mediterraneo, ma i repeater si fanno tentare da nuovi itinerari. L'Alaska traina le crociere oltreoceano, mentre il Medio Oriente affascina chi è ancora in cerca del caldo estivo.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there's a navigation bar with 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL' and 'Messaggero Marittimo.it' logo. Below the navigation, the article title 'Andamento delle crociere in autunno' is prominently displayed, followed by a sub-headline 'Esplosi del Nord America al +423%'. A photo of Nicola Lorusso is featured. To the right, there's a newsletter sign-up form and a sidebar with 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items. At the bottom, there are social media sharing icons and a 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' button.