



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
lunedì, 22 luglio 2019**



## Prime Pagine

22/07/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b>	4
Prima pagina del 22/07/2019		
22/07/2019	<b>Il Tempo</b>	5
Prima pagina del 22/07/2019		
22/07/2019	<b>Italia Oggi Sette</b>	6
Prima pagina del 22/07/2019		
22/07/2019	<b>La Repubblica</b>	7
Prima pagina del 22/07/2019		
22/07/2019	<b>La Stampa</b>	8
Prima pagina del 22/07/2019		
22/07/2019	<b>L'Economia del Corriere della Sera</b>	9
Prima pagina del 22/07/2019		

## Primo Piano

21/07/2019	<b>The Medi Telegraph</b>	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	10
Il blitz a Cinque stellette sui porti italiani / IL RETROSCENA			
22/07/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b>	Pagina 13	12
La Via della Seta senza la Gronda			

## Venezia

22/07/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 11	14
Grandi Navi, il Terminal vuole dire la sua			
22/07/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 13	15
Navi a Marghera, ormeggi solo nei fine settimana			

## Genova, Voltri

22/07/2019	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 11	17
Effetto Enac: le navi Msc costrette a emigrare verso Vado			

## Livorno

22/07/2019	<b>Affari &amp; Finanza</b>	Pagina 47	<i>Vito de Ceglie</i>	19
Gnl e cantiere navale, le scommesse di Neri				
22/07/2019	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 13	20	
Darsena Europa, Pisa all' attacco «Timori per le nostre spiagge»				
22/07/2019	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 13	21	
Gli occhi dell' Authority sulle concessioni Verifiche sulle imprese				

22/07/2019 **Il Tirreno** Pagina 13 22  
Il prefetto Tomao a Palazzo Rosciano

---

## Piombino, Isola d' Elba

22/07/2019 **Il Tirreno** Pagina 13 23  
Svolta a Piombino sulle aree portuali Al via le manifestazioni di interesse

---

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

22/07/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 31 24  
L' Authority verso l' ok, può riaprire il cantiere Privilege `

---

22/07/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 31 25  
Porto, weekend da bollino rosso movimentati 40 mila turisti

---

## Napoli

22/07/2019 **Il Mattino** Pagina 21 26  
«Troppo traffico nel Golfo i mezzi viaggiano in ritardo»

---

## Salerno

22/07/2019 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 20 27  
*Antonio D' Alessio Corrado Naddeo Leonardo Gallo*  
«Dal Polo nautico alla revisione del Puc così va riordinato l' intero fronte mare»

---

## Taranto

22/07/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 27 29  
La Zona economica speciale come opportunità di sviluppo del territorio

---

## Messina, Milazzo, Tremestieri

22/07/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 17 30  
Assalto al Terminal per le Isole Eolie, gode anche Milazzo

---

## Catania

21/07/2019 **Web Marte** 31  
Augusta| Nuovi pontili della Marina? Il comitato No Muos esprime preoccupazione

---

## Focus

22/07/2019 **Affari & Finanza** Pagina 16 *Massimo Minella* 33  
Tanger Med, la sfida al Mare Nostrum è oltre Gibilterra

---



del lunedì

Il Sole 24 ORE

€ 2 in Italia
Lunedì 22 Luglio 2019
Anno 155° - N° 200



0970391976011
con "L'Espresso" € 4,00 (più)
con "L'Espresso" € 3,00 (più)
con "L'Espresso" € 2,00 (più)
con "L'Espresso" € 1,00 (più)
con "L'Espresso" € 0,50 (più)
con "L'Espresso" € 0,25 (più)
con "L'Espresso" € 0,10 (più)
con "L'Espresso" € 0,05 (più)
con "L'Espresso" € 0,02 (più)
con "L'Espresso" € 0,01 (più)

Prezzi di vendita al pubblico (IVA inclusa)
Lunedì 22 Luglio 2019

ilssole24ore.com
lunedì@ilssole24ore.com



Dal Bitcoin a Libra
Criptovalute,
vantaggi e rischi
senza segreti
Una guida tabloid di 16 pagine
A 0,50 euro oltre al Sole 24 Ore

Mercoledì
Di Crescita:
incentivi, bonus
e finanziamenti
Il terzo Focus sulla nuova legge
A 0,50 euro oltre al Sole 24 Ore

Poste Italiane SpA - in A.P. - D.L. 113/2018
conv. L. 30/2019, art. 1, c. 1, DCD Milano

Estate e strade

Auto e non solo
Regole e sanzioni
per chi viaggia
in Italia e all'estero

Dalle novità del Codice della strada
(non ancora in vigore) alle insidie del
noleggio, passando per le regole per
monopattini e hoverboard.
Vademecum per viaggiare in
sicurezza e senza sanzioni.
Maurizio Caprino
— Guida allegata al fascicolo dei quesiti



#OrientaProfessioni

Crisi d'impresa
Così si diventa
esperti in Sos
salva-aziende

Il codice sulla crisi d'impresa apre
nuovi spazi per i professionisti,
soprattutto laureati in economia,
chiamati a cogliere i segnali di
criticità nell'andamento delle
aziende e a lanciare gli alert. Quarta
puntata sui profili emergenti.
Blanca Lucia Mazzet — a pagina 9



.casa

Investimenti
Crowdfunding,
la raccolta
online accelera

Sono cresciute sia il numero di
piattaforme online attraverso
cui investire nel real estate
anche piccole somme, sia il
totale delle quote sottoscritte,
arrivate a giugno a 22,6 milioni
(dati Politecnico di Milano).
Adriano Lovera — a pagina 13

I CONTRIBUTI A
FONDO PERDUTO.
PER MOLTI
MA NON
PER TUTTI.

Contatta lo specialista

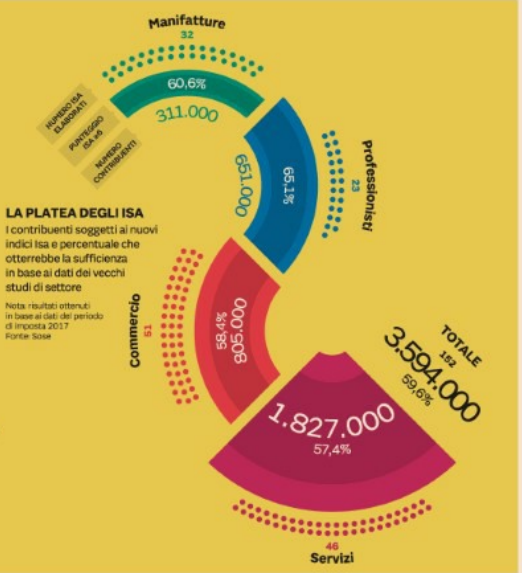


Professionisti e imprese alla roulette delle pagelle fiscali

La simulazione. I risultati dei nuovi Isa
a confronto con quelli degli studi di settore
in sei esempi che, dal medico all'immobiliare,
mettono in luce le criticità del passaggio

di Mario Cerofolini, Valentina Mellis, Lorenzo Pegorin e Gianpaolo Ranocchi alle pagine 2 e 3

L'EDITORIALE
IL RISCHIO DI UN SALTO NEL BUIO
di Salvatore Padula a pagina 3



LA PLATEA DEGLI ISA
I contribuenti soggetti ai nuovi
indici Isa e percentuale che
otterrebbe la sufficienza
in base ai dati dei vecchi
studi di settore
Nota: i risultati ottenuti
in base ai dati del periodo
di imposta 2017
Fonte: Sole

Partono i controlli in condominio

Contabilizzatori. Da Regioni e Comuni via alle ispezioni sull'obbligo di risparmio energetico
In regola metà stabili: sanzioni da 500 a 2.500 euro per ogni proprietario inadempiente

È arrivato il momento dei
controlli sulla contabilizzazione del
calore. A due anni dal termine
(giugno 2017) entro cui i condomi-
ni con riscaldamento centralizzato
o terelocalizzato avrebbero dovuto
mettersi in regola con l'obbligo di risparmio
energetico, le Regioni attivano le
verifiche, spesso delegando a
Comuni e Città metropolitane.
La minaccia di sanzioni pesanti
— da 500 a 2.500 euro per ogni pro-
prietario degli stabili "inadempien-
ti" — dovrebbe far ripartire un
motore inerte per le industrie
del settore, dopo un primo boom
di installazioni di termovalvole e
affini, qualcosa si è infatti bloccato,
tanto che la copertura nelle zone
di maggior interesse per motivi
climatici non supera il 50 per cen-
to. Regione per Regione la mappa
delle verifiche.
Giuseppe Mazzet — a pagina 4



Lavori edili
Una per una
le modalità
per cedere
la detrazione
nei sette casi
previsti
Luca De Stefani — a pagina 25

DILETTANTI E NON

Dal calcio al basket gli sportivi
giocano la partita delle tutele

La cavalcata delle azzurre al mon-
diali di calcio femminile in Fran-
cia, con il suo seguito mediatico,
ha riportato il tema in primo piano.
Ma nello sport i riflettori sul divario tra
professionismo e dilettantismo ven-
gono accesi anche dalle ripetute cro-
nache sui club calcistici (maschili) che
non riescono più a iscriversi ai cam-
pionati "maggiori" e scivolano nel di-
llettantismo. Un territorio in cui cam-
biano discipline tributarie, previden-
ziali, assicurative perché gli atleti non
sono tutti uguali. Né sono uguali agli
altri lavoratori, visto che anche gli
sportivi professionisti possono la-
mentare l'assenza di pari tutele: dagli
ammortizzatori sociali al Fondo di ga-
ranzia del Tfr, il disegno di legge sul
Tordinamento sportivo, approvato in
prima lettura alla Camera e ora all'es-
ame in commissione al Senato, è l'oc-
casione per superare alcune discrasie di
trattamento: affida infatti al Governo
il compito di individuare la figura del
lavoratore sportivo, senza distinzioni
di genere e indipendentemente dalla
natura professionale dell'attività, e
definire le opportune tutele assicu-
rative, previdenziali e fiscali.
Dario Aquaro
e Lorenzo Pegorin — a pagina 6

Famiglia, micro-aiuti da 1,5 miliardi polverizzati in 15 fondi

IL SOSTEGNO 2019

Una quindicina di fondi nazionali
e quasi un miliardo e mezzo di ri-
sorse. È questo il budget messo in
campo con gli stanziamenti 2019
a favore di strumenti di investi-
mento, spesso poco nati e alcuni
non ancora operativi, pensati per
sostenere le famiglie italiane e re-
centemente potenziati nella dotazione
finanziaria.
In particolare la passata ges-
tione del fondo Politecnic per la
famiglia, nato nel 2007 e rifinanziato
con l'ultima legge di Bilancio,
è finita nel mirino della Corte
dei conti per «criticità e carenze»
nella programmazione e nell'efficienza
delle azioni. Nel frattempo
l'Istat conferma la crisi demogra-
fica e la necessità di investimenti
per sostenere la natalità.
Michela Finizio — a pagina 5

PANORAMA

PREVIDENZA
Consulenti lavoro:
ora la pensione
è più robusta
Più spazio alla riconciliazione: non
omerosa e rate leggera per i consu-
lenti del lavoro dal 2020.
Valeria Uva — a pagina 8

AGGREGAZIONI

I commercialisti
aprono ai soci
di capitale nelle Stp
Angelo Busani — a pagina 22

IL FORESTALE PERDE IL POSTO

SPESA DURANTE IL LAVORO: FACEBOOK NON PERDONA

di Marisa Marraffino
Facebook genitoriale. L'ososa bene
forestale pugliese "immortalato"
al mercato con l'auto aziendale
nell'orario di lavoro in una
foto postata sul social.
A dirlo il vero, la denuncia via Rete
non è bastata al giudice per conside-
rare legittimo il licenziamento: l'as-
senza censurata di pochi minuti e il tri-
bunale di Bari ha dichiarato «propor-
zionata la sanzione estrema rispetto
alla violazione, considerata non così
grave. Ma il post ha fatto comunque
perdere il posto al forestale: in que-
sto caso la legge fuorviante ostacola
il rientro al lavoro con un'indennità.
— Continua a pagina 21

GIUSTIZIA

Revenge
porn escluso
dal «Codice
ROSSO»
L'obbligo del Pm di sentire
entro tre giorni le vittime
non tocca il nuovo reato.
Camera — a pagina 21

Advertisement for Sustenium Plus. Text: IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE. CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA. REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI. SUSTENIUM PLUS EDIZIONE ESTATE. Con Creatina, Arginina, Beta Alanina, Vitamine e Sali Minerali. SUSTENIUM MAGNESIO POTASSIO. Con Magnesio, Potassio e Vitamina C. Chiedi un consiglio nelle farmacie. ENERGY LOADING.



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Lunedì 22 luglio 2019 € 1,20

S. Maria Maddalena  
Anno LXXV - Numero 200

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 Tanti 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.ilettempo.it  
e-mail: direzione@ilettempo.it

## La mafia di Roma si fa il governissimo

**Larghe intese criminali** Nella Capitale agiscono clan siciliani, camorra e 'ndrangheta. Combattersi non conviene: meglio un tavolo dove sedere insieme e mettersi d'accordo

IL TEMPO di Oshø



■ Roma non è più solo una ghiotta preda per la criminalità organizzata. No, Roma si è ormai trasformata in un «tavolo permanente di aggregazione criminale fra le mafie» a cui siedono i «vertici» delle varie compagnie. E con Roma, tutto il Lazio.  
Rocca → alle pagine 2 e 3

Ecco l'intercettazione di Arata  
**Spunta l'audio «Gli do 30mila»**  
**Altri guai per Siri**



Dopo i disordini in Val Susa  
**M5S e Lega si azzuffano pure sui teppisti No-Tav**

Antonelli → a pagina 5

Due stranieri riprendono i piccoli sulla spiaggia. L'intervento dei Carabinieri li salva dalla furia dei bagnanti  
**«Fotografano i bambini». Linciaggio sfiorato a Ostia**

**Organico sempre più carente**  
**Al Grassi si tira avanti con i medici «a gettone»**

Sbraga → a pagina 14

■ Hanno rischiato il linciaggio, se i carabinieri non li avessero caricati su un'auto di servizio e trasferiti in caserma. Se la sono vista brutta, due stranieri che dopo aver realizzato foto e video dei bimbi sarebbero riusciti ad avvicinare una bambina e ad allontanarsi con lei, nel tratto di mare antistante i lidi Elmi e Salus, a pochi metri dal pontile di piazza dei Ravennati.

Valente → a pagina 15

**Il quartiere si mobilita**  
**Raffica di furti nei negozi A Tiburtina partono le ronde**

Conti → a pagina 16

**«Mi snobba»; «Ma se ti mando in Rai»**  
**Nel Pd è caccia al renziano Zingaretti «purga» Anzaldi**

Sollimene → a pagina 9

**ALFRED NOBEL**  
ISTITUTO PARITARIO

Scegli una scuola che offre un percorso di studi chiaro e preciso

**Intervento immediato nel mondo del lavoro**

**Via Vito Giuseppe Galati, 99 - 00155 ROMA**  
Tel. 06.40802091 Fax 06. 4065655  
e-mail: istitutoalfrednobel@gmail.com

**Istituto Tecnico Industriale Elettronica**  
Titolo conseguito: perita elettronica

**Istituto Tecnico Industriale Informatica**  
Titolo conseguito: perita informatica

**Istituto Professionale Socio-Sanitario**  
Titolo conseguito: tecnico dei servizi sanitari

**Liceo delle Scienze Umane**

**Istituto Professionale servizi per la Sanità e l'assistenza sociale**

**ESAMI IN SERIE**

**PERCORSI DIDATTICI PERSONALIZZATI**  
AGENZIE • LAVORAZI • SPORTIVI • ATLETI AMBITI

**PIATTAFORMA E-LEARNING**

**PERCORSO DI STUDI CHIARO E PRECISO: INDIRIZZO IMMEDIATO NEL MONDO DEL LAVORO**

**POSSIBILITÀ DI RECUPERO ANNI SCOLASTICI**

**Buon sangue non mente: Larissa Iapichino oro europeo nel lungo**  
**La figlia di Fiona May pare mamma**

■ Pelle d'oca e brividi di gioia. Questo avrà certamente provato Fiona May nel vedere la figlia Larissa, solo 17 enne, salire sul suo stesso podio, a distanza di 32 anni. Perché se buon sangue non mente, l'impresa della Iapichino è frutto di tanto impegno e dedizione, ma anche dell'ereditarietà tipica degli atleti. Larissa Iapichino, figlia di Fiona May ex campionessa di salto in lungo e dell'ex assistente Gianni Iapichino, è la campionessa europea Under 20 del salto in Svezia, a Borås, proprio come mamma fece nel 1987 a Birmingham.

Lo Russo → a pagina 27



**IO Lavoro**

Digitale dai due volti: attrae i talenti stranieri e non gli italiani

da pag. 41

Anno 28 - n. 171 - € 3,00\* - Ch.F. 4,50 - Sped. in a.p. art. 1, c. 1 legge 662 - DIC Milano - Lunedì 22 Luglio 2019

\*Prezzo indicativo con Abbonamenti. Info: 02 23 23 23 23 - 02 23 23 23 23

Per gli abbonamenti: www.italiaoggi.it/abbonamenti



TUTTE LE AZIENDE CHE ASSUMONO • a pag. 45

www.italiaoggi.it

**Italia Oggi** Sette

IL PRIMO GIORNALE PER PROFESSIONISTI E IMPRESE

**Affari Legali**

Di Crescita: aziende, p.a. e studi legali testano le novità

da pag. 29

**IN EVIDENZA**

**Professionisti** - La direttiva 2019/1151 apre alle srl senza notai, ma con modelli standard online. La parola passa agli stati Ue  
*De Angelis a pag. 4*

**A agevolazioni** - Rinnovabili avanti tutta con il decreto FER1. Dal 30 settembre via alle tariffe incentivanti per piccoli impianti  
*Lenzi a pag. 5*

**Fisco/1** - Processi penali, civili e amministrativi con sospensioni personalizzate. Cosa considerare per il computo delle scadenze  
*Felicioni a pag. 7*

**Fisco/2** - Poco incisive le novità del decreto crescita sul contraddittorio. L'inosservanza dell'obbligo non ha le stesse conseguenze  
*Locante - De Leito a pag. 11*

**Impresa** - Studi tagliati fuori dagli sgravi per le assunzioni di giovani: incentivo fruibile solo dai titolari di reddito d'impresa  
*Cirioli a pag. 14*

**Documenti** - I testi delle sentenze tributarie commentati nella Selezione

**IO ONLINE**

www.italiaoggi.it/docio7

# Il Fisco non morde più

La Corte dei conti mette nero su bianco la riduzione progressiva dell'attività di accertamento di Agenzia delle entrate e Gdf. Con conseguente calo del gettito

DI MARINO LONGONI  
mlongoni@eclass.it

Can che abbaia non morde. Nonostante da più di vent'anni il tema della lotta all'evasione sia costantemente al centro del dibattito politico, e la produzione legislativa in materia sia sempre più straripante, i dati ufficiali mostrano un continuo calo del numero degli accertamenti e del relativo gettito. Un fenomeno difficile da conciliare con i comunicati stampa del ministero dell'Economia che, mese dopo mese, dipingono una realtà costantemente sotto il segno dell'ottimismo. I dati del consuntivo 2018, analizzati dalla Corte dei conti, consolidano alcune tendenze già evidenti negli anni precedenti: da una parte la riduzione dell'attività di contrasto all'evasione diretta da parte dell'Agenzia delle entrate e della Guardia di finanza con il conseguente calo del gettito da accertamento, dall'altra la ridotta efficienza di questa forma di contrasto: più della metà dei controlli, infatti, producono un recupero fiscale inferiore a 1.500 euro, cioè meno di quanto costano. Oltretutto quasi la metà degli accertamenti vengono chiusi per inerzia dei contribuenti: si tratta nella maggior parte dei casi di soggetti falliti o nullatenenti, dai quali è impossibile ricavare alcunché.

**QUATTRO ANNI IN DISCESA**

	2014	2018
Attività di accertamento tributario delle Entrate	650.213	585.065
Introiti (in milioni di euro)	8.065	6.175

Anche i continui cambi di rotta della politica fiscale sembrano contribuire a questa parabola discendente: la Corte dei conti cita la cronica insufficienza del personale, spesso dirottato nella gestione di adempimenti di carattere straordinario come la voluntary di-

chiarazioni in termini sanzionatori e nella determinazione degli interessi dovuti, ma imponendo il pagamento immediato (non rateizzabile) delle somme pretese. Altro fattore da tenere in considerazione sono le dichiarazioni precompilate, che limitano gli errori e le incongruenze derivanti da detrazioni e oneri.

È anche vero che da qualche anno la politica fiscale sembra aver abbandonato i toni più aggressivi (che hanno dimostrato di avere un costo politico eccessivo) per puntare sempre di più sulla compliance, cioè su un rapporto leale di collaborazione tra amministrazione e contribuente. Una minor enfasi sull'attività di accertamento è quindi una conseguenza abbastanza logica. Resta da verificare se sia sostenibile un approccio sempre più imperniato sulla collaborazione spontanea in un sistema tributario con aliquote fiscali al limite dell'esproprio. Difficile credere a un fisco dal volto amico quando la pressione tributaria supera il 50%. Il rischio è che, una volta verificato che la probabilità di essere accertato è inferiore all'1%, l'approccio soft del fisco venga interpretato dai contribuenti come un segno di debolezza, con il conseguente aumento della propensione all'evasione, specie per le attività economiche di minori dimensioni.

chiarazioni in termini sanzionatori e nella determinazione degli interessi dovuti, ma imponendo il pagamento immediato (non rateizzabile) delle somme pretese. Altro fattore da tenere in considerazione sono le dichiarazioni precompilate, che limitano gli errori e le incongruenze derivanti da detrazioni e oneri.

È anche vero che da qualche anno la politica fiscale sembra aver abbandonato i toni più aggressivi (che hanno dimostrato di avere un costo politico eccessivo) per puntare sempre di più sulla compliance, cioè su un rapporto leale di collaborazione tra amministrazione e contribuente. Una minor enfasi sull'attività di accertamento è quindi una conseguenza abbastanza logica. Resta da verificare se sia sostenibile un approccio sempre più imperniato sulla collaborazione spontanea in un sistema tributario con aliquote fiscali al limite dell'esproprio. Difficile credere a un fisco dal volto amico quando la pressione tributaria supera il 50%. Il rischio è che, una volta verificato che la probabilità di essere accertato è inferiore all'1%, l'approccio soft del fisco venga interpretato dai contribuenti come un segno di debolezza, con il conseguente aumento della propensione all'evasione, specie per le attività economiche di minori dimensioni.

**Amadori**  
Passaggio di famiglia

**Qualità 10+**  
Pollo e tacchino allevati a terra senza uso di antibiotici.

Quando cucinate per chi ama, scegliete il massimo.

Ci siamo ispirati a voi per portare sulle vostre tavole il massimo della nostra qualità. Nasce così Qualità 10+.

**Qualità 10+ FETTA SOTTILE**

Scopri di più QUI.



Oggi a € 1,50  
 con  
  
 Lunedì  
 22 luglio 2019  
 Anno 26 - N°28

# la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli



GOVERNO, LA SETTIMANA DELLA VERITÀ

## Conte, bersaglio grosso

Ultimatum di Salvini ai 5S: "Ho aspettato anche troppo". Il suo piano B è sostituire il premier Autonomia, i governatori del Nord: "Feriti da palazzo Chigi". La replica: pronto a incontrarvi  
**Siri, due supertestimoni confermano: gli abbiamo promesso 30 mila euro**

Il retroscena

L'ultima tentazione di Matteo

di Claudio Tito

Salvini si deve ricordare che la maggioranza in Parlamento, seppure relativa, ce l'abbiamo ancora noi». Questa frase sempre più spesso viene pronunciata dai grillini. Da Luigi Di Maio, e da quasi tutti i "big" del Movimento. Una frase scontata. Un semplice dato di fatto noto a tutti. Eppure i risultati delle elezioni politiche, quelle di 16 mesi fa, mai come in questi giorni sono tornate a essere un vessillo per i pentastellati. E non a caso. Perché il sospetto di molti di loro, soprattutto un dubbio che ha iniziato ad agitare le giornate anche alla presidenza del consiglio, è che il leader leghista abbia un "piano B" rispetto alle elezioni anticipate: sostituire il premier.

• a pagina 2

Mappe

Il leader ha un solo nemico: se stesso

di Ilvo Diamanti

Non è facile immaginare cosa succederà nel prossimo periodo in Italia. Che ne sarà del governo e, in particolare, di Matteo Salvini. Vicepremier e ministro dell'Interno. I suoi rapporti politici e personali con Savoini, protagonista dello scandalo russo del petrolio, hanno sollevato molte polemiche. E la vicenda non è conclusa. Anzi, si sta allargando. Anche nel tempo. Fino a coinvolgere le relazioni pericolose - sul piano politico e finanziario - fra Salvini e Putin. Fra Lega e Russia.

• a pagina 25

Bibbiano, Bonafede apre inchiesta sugli affidi  
 Il Pd: attacco vergognoso

di Capelli, Casadio e Pasolini  
 • alle pagine 8 e 9 con un commento di Luca Bottura • a pagina 24



Il ministro Bonafede, 43 anni

Una manovra per accerchiare il capo dell'esecutivo. Così a palazzo Chigi interpretano la richiesta di convocare tutte le regioni per discutere la riforma dell'autonomia. Conte è pronto a incontrare i governatori leghisti entro mercoledì.

di Castelletti, Ciriaco De Marchis, Palazzolo Petri e Vincenzi  
 • da pagina 2 a 7

La figlia di Fiona May a 17 anni sul trono d'Europa nel salto in lungo



▲ Medaglia d'oro Larissa Iapichino, 17 anni, con il papà Gianni e la mamma Fiona May a Borås, in Svezia

Il volo di Larissa, nel nome della madre

di Enrico Sisti • a pagina 21

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.



L'inchiesta

Ogni anno la burocrazia ci ruba 269 ore

di Sergio Rizzo

L'innovazione tecnologica avrebbe dovuto semplificare i rapporti con la pubblica amministrazione. Invece una giungla di pin e password fa sì che il fisco non sia ancora amico. Impieghiamo oltre dieci giornate in adempimenti, in Europa ne bastano la metà.

• alle pagine 10 e 11 con un'intervista di Brera

Audiolibri e disabilità

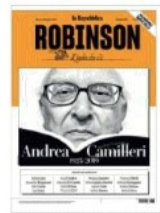
Se ascoltare è più bello che leggere

di Luigi Manconi

La retorica sulla disabilità sostiene che chi è afflitto da un handicap viene "risarcito" dal maggiore sviluppo di un altro senso o di un'altra facoltà. La mia esperienza non conferma questa ipotesi, ma è vero che, negli ultimi lustri della mia vita la lettura ad alta voce - pur tra tanti ostacoli - ha compensato l'handicap della cecità almeno per quanto riguarda la passione per la letteratura. Insomma, mi sento di dire che la lettura orale, per chi ascolta, è meglio. Il motivo è semplice. Una parola letta ha un suono solo, che corrisponde alla metà dei suoi significati. E che non sembra godere di una propria vita, fissata com'è alla prigionia della pagina e alla sua forzata immobilità. Una parola detta e ascoltata risulta ricca di interpretazioni possibili.

• alle pagine 26 e 27

Resta in edicola



Su Camilleri Robinson è da collezione

Sommario

Mondo

15 Israele, gli ortodossi alla conquista del potere. E ora li vuole il Mossad  
 di Davide Lerner

Cronaca

19 Pakistan, precipita alpinista italiano: è vivo. La corsa per salvarlo  
 di Cristina Palazzo

Sport

32 Bologna, in processione per aiutare Mihajlovic "Preghiamo assieme a te"  
 di Emilio Marrese

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

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

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

con Libri Emozione Noir € 9,40

NZ





**Peccati capitali** Moderna superbia  
Chi sa di non sapere è più arrogante

ELENA LOEWENTHAL - P. 24

**Il futuro del cibo** Mangeremo  
tecno insalata coltivata dai robot

CATERINA SOFFICI - P. 29



**Juve** La prima volta di Sarri  
Ronaldo in gol e si rivede Higuain

BARILLA E GARANZINI - PP. 32-33



# LA STAMPA



LUNEDÌ 22 LUGLIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.199 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN.L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it) **GNN**

DA DOMANI IL 4° VOLUME  
SE NON ORA, QUANDO?

PRIMO LEVI Testimone, scrittore

CENTENARIO  
1919-2019



## Guerriglia No Tav Pietre e razzi contro la polizia

I No Tav assaltano il cantiere della Torino-Lione in Valsusa: lanciati razzi e petardi. Settanta le persone denunciate in due giorni. Salvini: «Adesso arresti e accelerazione dei lavori». **CAPURSO E PREGGIO - PP. 4-5**

SULL'ALTA VELOCITÀ

## PERICOLOSE AMBIGUITÀ DEI GRILLINI

LUIGI LASPINA - P. 23



PALAZZO CHIGI CONVOCA PER DOMANI UN TAVOLO TECNICO

# Strappo sull'autonomia Il Nord: non firmeremo Conte pronto a trattare

Fontana e Zaia: come il gioco dell'oca. Il premier tende la mano: vediamoci

I DOUBBI DEGLI ESPERTI

Il documento che gela  
il sogno delle Regioni  
"Rischi per il bilancio"

ALESSANDRO BARBERA - P. 2

In una lettera la rabbia di Fontana e Zaia contro Palazzo Chigi: «Così l'autonomia è una farsa. A queste condizioni è evidente che non firmeremo nulla». Il premier Conte: pronto a incontrare i due governatori in settimana. E annuncia un piano anche per il Sud. **COLONNELLO IZZO - PP. 2-3**

RETROSCENA

Il piano di Salvini:  
Lega da sola al voto  
per ottenere il 40%

ILARIO LOMBARDO - P. 3

LIBIA, SI COMBATTE COME 2 MILA ANNI FA

## HAFTAR COPIA LA TATTICA DEI ROMANI

FERNANDO GENTILINI

A guardare cosa succede in Libia, militarmente parlando, si può affermare senza paura di essere smentiti che «non c'è nulla di nuovo sotto il sole». Non solo, oggi come ieri, sono le città costiere, anzitutto Tripoli, a doversi difendere dall'assalto che viene dal deserto. Ma se si cerchia su una mappa le località degli scontri a fuoco tra le truppe di Fayez al-Sarraj e quelle di Khalifa Haftar, peraltro teatro di conflitti e rivoluzioni precedenti, ci si accorgerà che in molti casi facevano già parte del sistema difensivo dell'antica provincia romana, presidiata in età imperiale dalla III Legione Augusta.  
**CONTINUA A PAGINA 25**

STAMPA PLUS **ST+**

RUSSIA

JACOPO IACOBONI

I segreti degli 007  
di Putin  
rubati dagli hacker

P. 8



PAKISTAN

ENRICO MARTINET

L'odissea  
dell'alpinista torinese  
ferito a 6 mila metri

P. 11



LE STORIE

PAOLA SCOLA

L'uomo che tiene viva  
la memoria popolare  
con le leggende

P. 30

EMANUELA BERTOLONE

Tra prosecco e moscato  
nasce l'aperitivo  
realizzato con il miele

P. 30

Coalvi

L'INCHIESTA: IN 7 MESI 7 INFANTICIDI

## Ammazzati di botte da genitori-bambini

NADIA FERRIGO

Di emergenza- minori si parla da tre settimane per l'inchiesta "Angeli e Demoni" della procura di Reggio Emilia su un presunto giro di affidi illeciti a Bibbiano, nella Val D'Enza. Ma i numeri sull'infanzia maltrattata sono allarmanti dall'inizio dell'anno in tutta Italia. Chi passa davanti al cancello sicuro pieno di peluche e bambole di corso Trieste abbassa lo sguardo e si allontana in fretta. **- P. 12 - SPARVIERI - P. 13**

ATLETICA, LARISSA ORO COME LA MAMMA FIONA

## Perché i figli d'arte non sono tutti uguali

PIERANGELO SAPEGNO

Larissa Iapichino, la figlia di Fiona May, ha vinto la medaglia d'oro agli Europei Under 20 di salto in lungo, proprio come aveva fatto sua mamma, a Birmingham, nel 1987, quando lei non era neanche un pensiero nella testa di Fiona e di suo papà. Ci sono medaglie d'oro che conquisti in quell'attimo fuggente, e poi ci sono mestieri che non basta una vita, come quello dei genitori. **- P. 23 - SEMERARO - P. 36**

bio dical

CAFFÈ DA AGRICOLTURA BIOLOGICA PER BAR

DICAF | BRA



ESPERTI IN MULTI-ASSET  
**M&G**  
 INVESTMENTS

DIANA BRACCO  
**UNO SHOPPING DA 800 MILIONI PER LA SALUTE TECH E ORA LA CDP BUSSA...**  
 di Daniela Polizzi 11



MONETE DIGITALI  
**«FACEBOOK FACCIA LIBRA MA LA REGALI ALL'ONU»**  
 di Davide Casaleggio 15

INVESTIMENTI  
**OLTRE I BOT E I BTP: GUADAGNARE FINO AL 6,5% L'ANNO (RISCHIANDO UN PO')**  
 di Francesca Monti 43

ESPERTI IN MULTI-ASSET  
**M&G**  
 INVESTMENTS

Risparmio, Mercato, Imprese  
**L'Economia**  
 del **CORRIERE DELLA SERA**  
 LUNEDÌ 22.07.2019  
 ANNO XXIII - N. 29  
 economia.corriere.it

**NON POSSIAMO CRESCERE SOLO DELLO 0,1% PERCHÉ L'ITALIA DEVE ESSERE PIÙ AMBIZIOSA**

Con i tassi ancora al minimo abbiamo forse l'ultima occasione per ripartire

di Ferruccio de Bortoli, Antonella Baccaro, Fabio Pammolli e Nicola Rossi 2-7

**Julie Sweet**  
Nuovo numero uno di Accenture

**JULIE SWEET (ACCENTURE) IL SOGNO REALIZZATO: INIZIARE A 14 ANNI E A 51 AVERE 470 MILA DIPENDENTI**

di Maria Teresa Cometto 29

**RIFORME E CREDITO BANCHE IN CRISI: IL TABÙ DA SUPERARE (VALE ANCHE PER CARIGE?)**

di Ignazio Angeloni e Fabrizio Massaro 8 e 17

**LE BUONE AZIONI DA LASCIARE AI FIGLI**  
di Barri e Gadda 40

Distribuito con il Corriere della Sera, non vendibile separatamente. Poste Italiane SpA, in A.P. D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 DCI Milano

**DIAMO AI PROGETTI L'ECCELLENZA CHE MERITANO**

Torre Direzionale **Giola 22** ha scelto **Mitsubishi Electric** per la realizzazione di sistemi per il riscaldamento e raffrescamento d'aria.

Torre Direzionale **GIOIA 22** (Milano)

Mitsubishi Electric è sempre più coinvolta in prestigiosi e avveniristici progetti, grazie alla qualità delle sue soluzioni tecnologiche e ad un'ampia gamma di servizi dedicati pre e post vendita. Oggi è il partner ideale perché ha a cuore non solo il **rispetto ambientale**, ma anche il **risparmio energetico** che si traduce in una significativa riduzione dei consumi. Per un clima ideale, ogni giorno di più.

Real Estate, since 1974

GIANNI BENVENUTO. SISTEMI TECNOLOGICI

**CLIMATIZZAZIONE**

## Il blitz a Cinque stellette sui porti italiani / IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

Genova - Ispezioni, inchieste, giustizia amministrativa e perquisizioni. Sui porti italiani si sta abbattendo la tempesta perfetta e, complice la debolezza di alcuni pezzi del sistema, a Roma si prepara la rivoluzione. Con i militari. Serve più Cassandra che Henry Kissinger per leggere bene il quadro, ma il finale dello schema, complesso e lineare allo stesso tempo, è chiaro e potrebbe portare alla militarizzazione degli scali italiani. Svelare subito la scena conclusiva di un film toglie la suspense, ma in questo caso aiuta a capire velocemente dove potrebbe portare questa stagione politica. I presidenti delle Authority sono sotto assedio: a Livorno sono saltati i vertici per un'inchiesta della Procura, dopo mesi di clima avvelenato con la capitaneria e con il comandante del porto. A Napoli gli uomini della guardia costiera hanno perquisito pochi giorni fa gli uffici e l'abitazione di Pietro Spirito: il faro degli inquirenti è puntato su una concessione rilasciata a Ttt Lines su cui peraltro l'ammiraglio Faraone, membro del board, non era d'accordo. In Puglia il Tar di Lecce ha aperto sostanzialmente le porte alla Procura che ha chiesto per il presidente dell'Adsp di Bari, Ugo Patroni Griffi, la sospensione dal ruolo, dopo averlo iscritto nel registro degli indagati: la giustizia amministrativa sostiene così le accuse degli inquirenti e la posizione del numero uno dell'Authority rischia di complicarsi. Andrea Annunziata, presidente a Catania, è stato rinviato a giudizio per una vicenda che risale ai tempi della sua presidenza a Salerno. A Gioia Tauro ci sono cinque indagati tra i dirigenti dello scalo con l'accusa di abuso d'ufficio, tra cui l'ormai ex segretario generale. Sotto la lente c'è anche il presidente di Ravenna, e numero uno di **Assoporti**, l'associazione degli scali italiani, Daniele Rossi. La capitaneria gli contesta il disastro ambientale perché a marzo scorso una nave, abbandonata da tempo dal proprio armatore, è affondata nel porto adriatico. Poi ci sono le ispezioni: Civitavecchia, Ravenna e Taranto. È stato il ministero ad inviare gli uomini negli uffici delle Autorità portuali. Il risultato, raccontano fonti qualificate, è che i riflettori si sono accesi non solo su alcuni aspetti dell'operato delle Authority, ma alla fine è stata coinvolta anche la direzione generale dei porti. In sostanza, a quanto sussurrano da Roma, serviva più vigilanza. Ecco: vigilanza. È la parola chiave che ha fatto da propellente per l'invio di una fitta serie di richieste che dagli uffici diretti da Mauro Coletta si sono dirette verso le sedi delle autorità portuali. Lettere per certificare che il lavoro di controllo è stato fatto. Ma le missive servono anche per diminuire il pressing, tutto interno al ministero, affinché aumenti la vigilanza sui presidenti dei porti. È la porzione di Porta Pia più vicina al ministro a chiedere questa strategia. Ed è la Direzione porti ad eseguire, anche se sono in molti a credere che non sia nel suo momento storico di forza. Anzi. Per questo serve più vigilanza. La vuole il ministro Toninelli, per una serie di ragioni: le inchieste rafforzano il convincimento del grillino che l'attuale infornata di presidenti che porta il marchio del governo Pd e dell'ex ministro Graziano Delrio, non sia la squadra migliore per gestire i porti. Lo confermano diverse fonti e i 5Stelle non perdono occasione per attaccare i vertici degli scali: a Napoli, un senatore pentastellato, ha firmato 12 interrogazioni parlamentari contro Spirito. Toninelli, quando Pino Musolino (Venezia) e Carla Roncallo (La Spezia) hanno chiesto porti aperti per gli immigrati, si è arrabbiato convocando i presidenti a rapporto. Non più tardi di martedì, il ministro ha preso a pretesto la digitalizzazione per far sapere a tutti che le autorità portuali sono carenti. I grillini, insomma, vogliono cambiare. Per farlo gli uomini della capitaneria sembrano la soluzione migliore. Sono loro che stanno "ripulendo" i porti, conducendo le inchieste e bacchettando se è il caso, le Authority. Così la vigilanza potrebbe essere affidata direttamente a loro,



# The Medi Telegraph

## Primo Piano

---

esautorando chi oggi non soddisfa le direttive del ministro. Anche la volontà, mai nascosta dagli ammiragli, di uscire dai board portuali, ben si concilia con questa ricostruzione e consente alla Guardia Costiera di restare fuori da decisioni che, nel migliore dei casi, non si condividono. Con questa mossa, si può "finalmente" pensare di cambiare la natura delle Authority: la vigilanza alla Capitaneria, la gestione delle concessionarie Adsp. Come negli aeroporti, i nuovi enti depotenziati potrebbero aprire le porte alla trasformazione in Spa. Magari pubbliche. E alla Lega non dispiacerebbe. I gialloverdi sarebbero così tutti contenti: la vigilanza rimane pubblica, anzi militare, la gestione diventa di tipo privatistico. Basta ancora un solo "pretesto" e la valanga può iniziare. Cassandra più che Kissinger, perché è difficile dire se esiste una regia politica che sta manovrando per arrivare al finale che da settimane raccontano nei porti e nelle stanze dei ministeri. C'è molta speculazione nella ricostruzione, è il tentativo di dare un senso a quello che sta accadendo. Potrebbe non finire così, alcuni attori di questo film in fondo, sono convinti che andrà diversamente. Lunedì **Assoport** sarà in assemblea: potrebbe essere il giorno della reazione, o quella della resa. All'associazione serve un ruolo, quello tradizionale di riferimento del settore. Le Authority potrebbero avere un sussulto (l'ultimo?) chiedendo la convocazione del tavolo dei presidenti ed elaborando una strategia. Riuscendo forse a scrivere anche un finale diverso.

L'analisi

### La Via della Seta senza la Gronda

di Aldo Lampani C on un più alto senso dello Stato, del bene comune, dell' economia del Paese, della volontà (che poi sarebbe costituzionalmente un obbligo) di dare lavoro sano e duraturo a tantissimi, l' avvio contestuale dei lavori su Gronda, Terzo Valico e Ponte Morandi avrebbe permesso al Governo il rilancio non solo di Genova - città politicamente poco interessante per il Contratto che guida il Paese - ma dell' intero nord ovest. L' esiguità degli spazi rispetto ai grandi porti del Nord, allo stato attuale, sembra penalizzare più l' accesso e le manovre ferroviarie che l' efficienza della movimentazione dei container in ambito portuale. Il dato che emerge sembrerebbe indirizzare le esigenze di programmazione volte ad incrementare la capacità degli scali verso la implementazione di nuove superfici a servizio dei traffici piuttosto che verso nuove opere di accosto. Allora che fare delle banchine sotto la Lanterna? Puntare su un retroporto che venga rabbracciato dalla Gronda oppure restare un porto "piccolo", ma di nicchia? La geografia dei porti del Mediterraneo sta cambiando velocemente e non a favore dell' Italia. È ancora nitida l' istantanea di qualche anno fa dello studio di **Assoporti** e Srm sul trasbordo container relativa all' incremento del 30% dei porti del Nord Africa. E la concorrenza si andrà intensificando, visto che (fonte Trasporti Italia.com) l' Algeria ha stanziato 3,3 miliardi di dollari per costruire un terminal container da oltre sei milioni di teu a El Hamdania, a un' ottantina di chilometri a Ovest di Algeri. Il nuovo porto con 23 banchine e una movimentazione annuale di oltre 25 milioni di tonnellate. Una recente ricerca di SealIntel, società d' analisi sul trasporto marittimo, ripresa da "Trasporto Europa" afferma che la volatilità registrata dal settore del container "iniziata con la crisi macroeconomica, proseguirà per almeno altri quattro anni". L' instabilità riguarda soprattutto l' offerta e la domanda di stiva, un rapporto che cambia velocemente a causa delle condizioni mutevoli dell' economia globale. Ma che ha anche una causa definita come endemica. Genova, oggi hub "forte" dell' Alto Tirreno, è teoricamente pronta al proprio nuovo ruolo guida della portualità nazionale. Ma l' assunzione del ruolo deve avvenire in fretta. In Europa, chiaramente, nessuno sta ad aspettare. Perché altrove ci si muove già. Il programma Trans European Transport Networks dell' Unione Europea, infatti, ha già finanziato per oltre 500mila euro uno studio sull' introduzione dei sistemi di trasporto Intelligenti nell' area portuale di Amburgo, in Germania. Lo studio verrà usato dall' Autorità Portuale di Amburgo per decidere la futura implementazione di nuovi sistemi al termine del progetto. Questo significa aver capito che i soldi vanno dove si congiungono i desideri europei: la coniugazione di crescita e ambiente, nel rispetto del rapporto tra fondi europei concessi e nuova occupazione. Dire no alla Tav, dire no alla Gronda dire boh al terzo valico e poi firmare un memorandum con i cinesi per proporre Genova come porto privilegiato del Mediterraneo. Certo, passando da Suez le navi del Celeste Impero impiegano circa tre giorni e passa in meno rispetto all' arrivare ai porti belgi ed olandesi. Ma siamo sicuri che parte di quel tempo risparmiato non si debba poi sprecare per caricare su camion i container che poi arriveranno chissà quando alle strutture logistiche attraversando una città già superstressata da un traffico (e non solo merci) che non riesce a reggere? E senza Tav che convenienza avrebbero i cinesi a scaricare (perché di caricare merci italiane chissà se si è parlato) sotto la Lanterna? Genova, forse e a voler pensar male, è una "donna dello specchio" per il businessman dagli occhi a mandorla. Forse il vero interesse sta davvero su Trieste, messa lì



# La Repubblica (ed. Genova)

Primo Piano

---

in cima all' Adriatico, vicina ad Austria e Germania, e soprattutto a Ungheria e Polonia, Paesi che con Pechino hanno a loro volta ed a suo tempo firmato un memorandum di intese con connotati simili al nostro. Il futuro dei porti, e di Genova se vogliamo restare al Mediterraneo, passa da tre concetti: globalizzazione, automazione ed innovazione. Ma il domani va soprattutto interpretato. Le quote di lavoro più ricche toccheranno a chi saprà avere le migliori nuove idee. I soldi arriveranno a ruota.

### Grandi Navi, il Terminal vuole dire la sua

GLI ORMEGGI VENEZIA Se domani al Ministero delle Infrastrutture si parlerà di banchine alternative per le crociere che arrivano e partono da Venezia, allora è giusto che sia presente anche chi le grandi navi materialmente le ospita e fornisce loro i servizi a terra. Il presidente di Vtp (Venezia terminal passeggeri) Fabrizio Spagna ha fatto protocollare al Mit la richiesta di partecipare al vertice convocato dal ministro Danilo Toninelli e riservato all' Autorità portuale (presidente **Pino Musolino**), alla Capitaneria di porto (contrammiraglio Piero Pellizzari) e al Provveditorato alle Opere pubbliche del Nordest (presidente Roberto Linetti). Scorrendo il testo, si tratta di una richiesta esclusivamente tecnica e non polemica. L' ODG All' ordine del giorno, infatti c' è l' esplorazione delle possibilità di far accostare un certo numero di navi entro l' estate nelle banchine affacciate sulla laguna lato terraferma che si rivelassero disponibili. Il ministro ha chiesto uno studio di fattibilità sull' utilizzo del terminal traghetti di Fusina, che ha due banchine non grandi (228 e 285 metri) e poi accarezza l' idea di fare nei fine settimana ciò che è stato fatto sabato e ieri in occasione della festa del Redentore, cioè far fermare tre navi a Porto Marghera ai terminal gestiti dalle società Tiv e Vecon. «La Venezia Terminal passeggeri - scrive il presidente - che gestisce in concessione le banchine per tutte le navi da crociera che scalano il porto di Venezia, ritiene di poter dare un fattivo contributo alla discussione in essere, anche in considerazione della pluriennale esperienza maturata gestendo le stesse navi anche a Marghera in occasione del Redentore». Richiesta più che legittima, che probabilmente dovrebbe riguardare anche i responsabili dei terminal di Fusina e dei container. M.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a page from the newspaper 'Nordest'. The main headline is 'Burocrazia, un fardello da 4,3 miliardi' (Bureaucracy, a burden of 4.3 billion). Below it, there is a sub-headline 'Grandi Navi, il Terminal vuole dire la sua' (Large Ships, the Terminal wants to say its part). The page includes a photograph of a man, likely a politician or official, and various smaller articles and tables. The layout is typical of a newspaper page with multiple columns of text and images.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il dibattito sulle crociere

## Navi a Marghera, ormeggi solo nei fine settimana

*È questa l'ipotesi più concreta su cui lavorare senza scatenare le proteste degli operatori del porto commerciale*

Roberta De Rossi Che le navi passeggeri possano ormeggiare a Marghera, è un fatto: accade a ogni Redentore. Il sindaco Brugnaro è salito a bordo di una Msc, ne ha fatto un video, per dire «abbiamo dimostrato che si può fare». Ma quante, per quanti giorni, su quali banchine senza impattare negativamente sull'attività del porto commerciale, è una partita ancora del tutto aperta. Questa settimana, qualche risposta probabilmente arriverà, ma è escluso che le grandi navi abbandonino il Bacino di San Marco entro fine luglio per trasferire "ormeggi e bagagli" a Porto Marghera, come vorrebbe il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli, che ha chiesto all' Autorità portuale e alla Capitaneria di predisporre un piano urgente di trasferimento, dopo averlo escluso per mesi: «Mai a Porto Marghera», diceva anche dopo l'incidente della Msc Opera, «è pericoloso, ci sono le industrie, lo vieta la Direttiva Seveso. Le uniche alternative sono Chioggia e uno scalo a San Nicolò». L'incidente sfiorato dalla Costa Deliziosa sotto la tempesta gli ha fatto cambiare idea, per l'immediato. Gli operatori portuali sono già in allerta: «Non un chilo di traffico commerciale dev'essere compromesso o la protesta sarà totale», annunciano. Al di là di migliaia di passeggeri fatti sbarcare tra pile di container e poi trasportati con i pullman in Stazione Marittima per le operazioni di sbarco (e viceversa), il problema è che - per legge - le "navi bianche" hanno priorità e i ritmi del porto commerciale rischiano di venire sconvolti. Lo sa bene il presidente dell'Autorità portuale **Pino Musolino**, che ha messo in calendario incontri tra le parti, con la disponibilità del ministero delle Infrastrutture di ospitarli, alla presenza del capo di gabinetto: si inizia domani con gli operatori portuali; poi un toccherà a Tiv (titolare della banchina Lombardia, dove in questi giorni hanno ormeggiato due navi Msc) e a Venice Terminal passeggeri. L'ipotesi al momento più plausibile è che si giunga a un primo passo, che tolga dal transito in bacino San Marco - come, appunto accaduto in questi giorni di Redentore - 3 grandi navi al sabato e altrettante alla domenica. Non di più. Lavorando intanto anche al piano di ampliamento del terminal traghetti di Fusina. Per ora, il ministero continua a dire un secco "No" al progetto prioritario di Porto e Comune, per un nuovo terminal passeggeri nel Canale Nord di Porto Marghera. Per legge, per cambiare le regole attuali - e dare, quindi, un nuovo ingresso lungo il Canale dei Petroli ai colossi del mare (ipotesi per altro contro la quale è schierato il Comitato Nogradinavi, che le vuole fuori dalla laguna) - il potere di firma è dell'Autorità portuale, che può essere scavalcata solo da un decreto del ministero delle Infrastrutture o da una legge. Tempi non certo immediati: 6 ormeggi per weekend non risolvono la questione, ma sarebbero comunque un primo segnale forte, senza impattare troppo sulla vita del Porto commerciale. Intanto, non manca la polemica politica, con il deputato pd Nicola Pellicani che interviene sul video postato dal sindaco su Fb: «Ce ne vuole di coraggio per dire la soluzione è Marghera, il Comune l'ha sempre detto... Riepiloghiamo: Brugnaro voleva a tutti i costi lo scavo del Contorta con tutti i danni che avrebbe comportato alla laguna. "Era nel mio programma, questo chiede la città", diceva, in Consiglio. Tramontato il Contorta, proponeva una soluzione ancora più impattante: lo sventramento dell'isola delle Tresse. Dell'ipotesi Marghera, soluzione avanzata ancora dall'amministrazione Cacciari poi dal governo di centrosinistra - semplicemente in quanto risultata la migliore dalle analisi tecniche di Porto, Capitaneria, ministero - non voleva sentine parlare.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

Fu addirittura impossibile presentare un' ipotesi in commissione consiliare». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Effetto Enac: le navi Msc costrette a emigrare verso Vado

Le portacontainer di Msc dirette nel **porto** storico di **Genova** costrette ad attraccare nella tana del nemico, la piattaforma di Vado gestita da Maersk. Non è un' ipotesi surreale, ma la prima e probabile conseguenza delle imposizioni dell' Enac, l' Ente nazionale per l' aviazione civile, che storce il naso e censura l' altezza delle gru e delle macchine di banchina destinate a rivestire il nuovo terminal di Calata Bettolo. Il danno e la beffa, nel più classico e consolidato teorema genovese. Esiste infatti un accordo tra le due potenze marittime unite nel consorzio che collega Far East e Mediterraneo, in base al quale se in un **porto** di destinazione uno dei due gruppi controlla un terminal, le navi di Msc e Maersk proprio in quello dovranno far tappa. E se Vado aprirà i battenti prima di Bettolo, la mannaia si abatterà sul colosso guidato da Gianluigi Aponte, alterando delicati equilibri e rapporti di forza sui mari e a terra, dove (è il caso di **Genova**) Msc sta investendo risorse ingenti. Tre anni, infinite mediazioni e costi aggiuntivi sono stati addebitati a Psa di Singapore per appianare un identico con tenzioso con Enac sul cono aereo di Pra': se si riproponesse il copione, il **porto** di **Genova** potrebbe chiudere bottega. Risucchiata nei gorgi della burocrazia che nulla crea e tutto congela, paralizzata dall' assenza di una sponda politica nazionale, frenata dall' incompetenza dell' attuale ministero dei Trasporti, sottoposta quotidianamente al fuoco amico dell' indolenza delle amministrazioni locali, l' economia marittima genovese rischia di pagare un prezzo altissimo. Il potere contrattuale della comunità portuale è inesistente.

Economia di guerra? Compa rando la realtà al peso dei traffici, le prospettive non sono rassicuranti: bloccate infrastrutture vitali come la Gronda, sempre sospeso nel limbo il ribaltamento a mare di Fincantieri, sviliti i progetti dell' unica multinazionale che scommette su **Genova** (Msc). Risultato: capitali in pericolo, fiducia dei mercati volatilizzata, disoccupati in aumento, riforme mille volte promesse e mai attuate, la crisi che si estende a macchia d' olio lambendo shipping e porti. Troppi i ritardi e le inadempienze, clamorosa l' incapacità di giocare d' anticipo prevedendo le possibili conseguenze di un progetto o di un investimento. Ci sarà pure una ragione, del resto, se con sistematico masochismo l' amministrazione portuale e l' imprenditoria continuano a tenere in sospeso il risolvibilissimo problema legato al bilancio della Culmv. Davvero a tutti va bene così? Cioè pochi traffici ma con alti margini da redistribuire tra i litiganti? Ancora una volta la competitività internazionale del **porto** è sfilacciata. Pesa più che mai il conflitto all' interno di una città edificata sul **porto** e per vivere di **porto**, che adesso impone regole che per sua stessa natura il **porto** non può assorbire. Eppure l' Italia, che esporta massicciamente in Europa, dovrebbe preoccuparsi. Perché oltre il teatrino genovese c' è un mondo che punta a sovrastarci. Le intese fra Svizzera e Germania sull' asse del corridoio Reno - Alpi e gli enormi investimenti pianificati stravolgono lo scenario nel Nord Ovest, rendendo **Genova** marginale rispetto alla politica europea dei trasporti. Le infrastrutture che noi non facciamo, le stanno realizzando Svizzera (250 miliardi di investimenti in logistica...), Francia, Germania e Slovenia. Mentre **Genova** è risucchiata nel cono aereo, a Zurigo e Losanna i ragazzi del Politecnico disegnano il futuro dei traffici e dello sviluppo.



# Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

-

### Il business del mare

## Gnl e cantiere navale, le scommesse di Neri

*Il gruppo familiare di Livorno diversifica: conquistati i rimorchiatori di Pireo e Salonico, ora in Toscana un deposito di gas e la costruzione di grandi imbarcazioni*

Vito de Ceglia

Dal futuro hub per lo stoccaggio e la distribuzione di gas naturale liquefatto (Gnl) nel **porto** di Livorno a quello cantieristico per lo smantellamento, la manutenzione e la costruzione di navi nello scalo di Piombino, fino all'ultimo colpo messo a segno a giugno in Grecia, in tandem con i gruppi armatoriali italiani Rimorchiatori Riuniti e Cafimar, con l'acquisizione di Zouros, uno dei principali operatori di rimorchio portuale negli scali del Pireo e di Salonico. È impegnato su più fronti il gruppo Neri di Livorno, guidato da Piero Neri e dai figli Corrado e Francesca, con alle spalle più di 120 anni di storia, circa 600 addetti diretti, e radici imprenditoriali nei rimorchiatori, nella tutela ambientale (tramite Castalia e Labromare), nei recuperi marini (inclusa la nuova frontiera delle navicelle aerospaziali al rientro nell'oceano), nei terminal (con Sintermar), nei servizi di assistenza alla piattaforme e rigassificatori tra i quali l'Olt, nei depositi costieri e stoccaggio di prodotti chimici e petrolchimici (Doc, Toscopetrol, Depositi Costieri del Tirreno e la recente acquisizione dell'impianto della Carbochimica) e nel mondo del lavoro in banchina (con la partecipazione nella Compagnia impresa portuale, Cilp). Un business diversificato, quello della famiglia Neri, cresciuto nel corso degli anni senza troppi clamori. Ma proiettato al futuro come dimostrano gli ultimi due progetti in fase di realizzazione che vedono protagonista il gruppo livornese: il deposito costiero per il Gnl nel **porto** labronico e il polo cantieristico nello scalo di Piombino per lo smantellamento, manutenzione e costruzione di navi. Nel primo caso, l'obiettivo dichiarato è quello di costruire un impianto con una capacità iniziale di 4.500 metri cubi di Gnl che in una seconda fase verrà poi portata a 9.000 metri cubi. L'operazione nasce dall'alleanza tra Eni e il gruppo Neri, sfociata nella costituzione della newco Livorno Lng Terminal, partecipata con quote paritetiche da Costiero Gas Livorno, una joint-venture (jv) tra Enifuel e Liquigas (società attiva nella distribuzione di Gpl), e Neri Vulcangas Investimenti, jv tra Neri Depositi Costieri e Società Italiana Gas Liquidi - Vulcangas (anch'essa operante nella distribuzione di Gpl). «La nuova struttura - dice il presidente Piero Neri - sorgerà in una posizione strategica del **porto** di Livorno e potrà creare sinergie anche con altri impianti simili presenti in zona». L'impianto consentirà la ricezione e lo stoccaggio di Gnl, approvvigionato tramite navi gasiere, per la sua successiva distribuzione mediante autocisterne e navi di piccole dimensioni (bettoline), per il rifornimento delle stazioni di servizio stradali e delle navi in transito nello scalo. L'investimento complessivo stimato dai soci di Livorno Lng Terminal è di 50 milioni di euro e il progetto è già stato giudicato co-finanziabile da parte della Commissione europea nell'ambito del programma Gainn4Sea: «L'iter è stato avviato da un paio d'anni, con atti condivisi con l'Autorità portuale di Livorno, il progetto è definito ed è all'esame del Ctr regionale toscano». Altrettanto ambizioso è il progetto del polo cantieristico, portato avanti da Piombino Industrie Marittime (Pim), società controllata con una quota paritetica del 50% da Fratelli Neri di Livorno e da San Giorgio del **Porto di Genova**. Pim ha vinto esattamente tre anni fa il bando di gara per la realizzazione di un hub cantieristico nello scalo toscano secondo i principi eco-compatibili del riciclo stabiliti dalle normative Ue. ©RIPRODUZIONE RISERVATA



# Il Tirreno

Livorno

legambientelegambiente

## Darsena Europa, Pisa all' attacco «Timori per le nostre spiagge»

calambrone. Pisa torna alla carica contro la Darsena Europa, il progetto di espansione a mare del porto di Livorno: dopo l' attacco degli Amici di Pisa sull' impatto della infrastruttura da costruire a ridosso dell' attuale Darsena Toscana, ecco che scende in campo anche Legambiente Pisa. Lo fa per dire che «l' equilibrio della linea di costa è delicato e i fenomeni erosivi sono complessi: bastano anche modeste variazioni per portare effetti imprevedibili e indesiderabili. È quindi legittima la preoccupazione per la costruzione della Piattaforma Europa (Darsena Europa) un' opera gigantesca che prevede, tra le altre infrastrutture un molo a nord del porto di Livorno che avanzerebbe in mare per oltre 1500 metri». L' associazione ecologista pisana ricorda di interessarsene dal 2015, manifestando pubblicamente le proprie preoccupazioni. «Non è possibile ridurre un tema tanto complesso - prosegue - ma possiamo riassumere la questione ambientale in due semplici domande. La costruzione della Piattaforma Europa può causare erosione nella costa pisana? La risposta è "sì, è possibile, anzi probabile". Possiamo prevederle esattamente le conseguenze? La risposta è "no, bisogna studiare". Purtroppo è mancata l' attenzione verso questo rischio e ci troviamo ora a doverlo denunciare come pericolo imminente». A giudizio di Legambiente Pisa, l' Authority di Livorno - così come le amministrazioni dei territori interessati alle conseguenze ambientali (come il Comune di Pisa e il Parco di Migliarino-San Rossore Massaciuccoli) devono promuovere «studi più approfonditi di quelli sino ad oggi presentati dagli stessi proponenti», sottolineando che «intanto le preoccupazioni rimangono e sono giustificate». Per l' associazione del cigno bisogna «allargare il dibattito oltre i limiti del porto di Livorno aprendolo a tutti i territori che sarebbero coinvolti dall' opera: non si tratta solo di assottigliare la già sofferente spiaggia della costa pisana, ma di vedere peggiorare la sua qualità ambientale e paesaggistica: immaginiamo di essere sulla spiaggia e, guardando a sud, vedere un molo che avanza in mare per 1500 metri con navi portacontainer alte come palazzi a più piani. Tutto ciò per una ipotesi di sviluppo del traffico marittimo messo in dubbio anche da esperti del settore. Potremmo avere il danno senza alcun vantaggio, neanche economico. Meglio pensarci prima». -

The collage contains several elements:

- Top Article:** "Gli occhi dell' Authority sulle concessioni Verifiche sulle imprese". It features a photograph of a building with a balcony. The text discusses the Authority's role in verifying concessions and mentions the impact of the Darsena Europa project.
- Middle Article:** "Darsena Europa, Pisa all' attacco «Timori per le nostre spiagge»". This is the main article being referenced in the text, showing a coastal landscape with a pier extending into the sea.
- Bottom Left:** A photograph of two men in suits shaking hands, likely representing a meeting or agreement between officials.
- Bottom Right:** A small advertisement for "D'ESTATE CON LA NOSTRA GASTRONOMIA PRONTA DI PRODUZIONE GIORNALIERA" from the "Forte dei Marmi" area, mentioning "APERTI LA DOMENICA METTINA".

# Il Tirreno

Livorno

portoporto

## Gli occhi dell' Authority sulle concessioni Verifiche sulle imprese

*Nasce un' équipe per controllare il rispetto degli impegni assunti dalle società per ottenere l' utilizzo delle banchine*

LIVORNO. L' Authority ha deciso di fissare lo sguardo sugli "ingranaggi" delle concessioni per verificare che un bene demaniale così importante sia utilizzato al meglio e non si trasformi in una sorta di quasi-proprietà per cui, una volta ottenuta, non ci sono più vincoli e impegni che erano stati alla base dell' assegnazione della concessione. E' un problema che riguarda tutte le concessioni demaniali e, ovviamente, in modo particolare i porti perché gli (ingenti) investimenti necessari nei terminal si attivano solo se c' è la certezza di poterli ammortizzare in un certo (lungo) periodo. Se con l' uscita di scena del viceministro Edoardo Rixi, travolto dall' interdizione per l' inchiesta sulla "rimborsopoli" ligure, sembra finito nel freezer il progetto di centralizzare a livello statale l' assegnazione delle concessioni più importanti nei vari porti italiani, a Livorno il commissario-ammiraglio **Pietro Verna** ha deciso l' istituzione a Palazzo Rosciano, sede dell' Authority livornese, di un tram in questo campo: dal quartier generale dell' istituzione portuale si parla di "un gruppo di lavoro interdisciplinare per la verifica sia dei piani di impresa dei concessionari che dei programmi operativi dei soggetti autorizzati all' esercizio delle operazioni e dei servizi portuali". Come funzionerà? Per adesso si sa che questa équipe "relazionerà trimestralmente o su richiesta dell' amministrazione". E' previsto che "entro il 30 novembre di ogni anno" sia messa nero su bianco per ciascuna impresa concessionaria una relazione in cui, segnalando eventuali carenze, vengano messi in evidenza "i risultati della verifica annuale e gli elementi necessari per le determinazioni di competenze del comitato di gestione". A cominciare da: 1) situazione economica finanziaria; 2) rispetto dei piani di investimento; 3) valore del fatturato e delle prestazioni affidate ad altri soggetti; 4) consistenza e variazione degli organici sia dal punto di vista numerico che degli inquadramenti professionali; 5) attuazione dei piani di formazione; 6) tasso di occupazione delle banchine, le quote di merce movimentata e gli eventuali nuovi traffici acquisiti. --



# Il Tirreno

Livorno

dal commissario

## Il prefetto Tomao a Palazzo Rosciano

Faccia a faccia a Palazzo Rosciano fra il commissario dell' Authority Pietro Verna e il prefetto Gianfranco Tomao. Occhi puntati su sicurezza e controllo degli accessi in **porto**. Al prefetto è stato illustrato il software con cui viene gestita in modo sicuro, efficiente e semplificato il transito dai varchi pubblici doganali Galvani, Valessini, Zara e Darsena Toscana.

**Gli occhi dell' Authority sulle concessioni Verifiche sulle imprese**  
Nasce un'equipe per controllare il rispetto degli impegni assunti dalle società per ottenere l'autorizzazione a operare

**Darsena Europa. Pisa all'attacco <Timori per le nostre spiagge>**  
Il progetto di ampliamento della darsena di Pisa ha suscitato preoccupazioni per l'impatto ambientale e per la sicurezza delle spiagge

**Il prefetto Tomao a Palazzo Rosciano**  
Faccia a faccia il prefetto Gianfranco Tomao con il commissario dell' Authority Pietro Verna a Palazzo Rosciano

**Gastronomia Pronta**  
D'ESTATE CON LA NOSTRA GASTRONOMIA PRONTA DI PRODUZIONE GIORNALIERA  
APERTI LA DOMENICA MATTINA

# Il Tirreno

Piombino, Isola d' Elba

avvisoavviso

## Svolta a Piombino sulle aree portuali AI via le manifestazioni di interesse

Arriva la "svolta storica" per il porto di Piombino: così la definisce l' Authority annunciando di aver pubblicato sul proprio albo pretorio l' avviso di manifestazione di interesse per individuare gli operatori interessati a insediarsi nelle nuove aree del porto di Piombino. Il prossimo passaggio sarà una lettera di invito. A un mese dall' approvazione in comitato di gestione dell' atto di indirizzo che ha determinato i criteri oggettivi sulla base dei quali «valutare ed eventualmente comparare i diversi progetti di insediamento nei lotti disponibili dello scalo piombinese», ecco - viene sottolineato - un «concreto passo in avanti a favore del rilancio» dello scalo piombinese. Gli interessati hanno tempo fino alle ore 12 del 9 settembre per segnalare il proprio interesse (esclusivamente via mail certificata all' indirizzo [adsp@pec.portialtotirreno.it](mailto:adsp@pec.portialtotirreno.it)). Entro il 2 agosto invece le richieste di sopralluogo.

**Gli occhi dell' Authority sulle concessioni Verifiche sulle imprese**  
Nasce un'equipe per contrastare il ripetto degli imprenditori della sacca di perenni: fattizza delle banche

**Svolta a Piombino sulle aree portuali AI via le manifestazioni di interesse**

**Darsena Europa. Pisa all'attacco Timori per le nostre spiagge**

**Il prefetto Tomaso a Palazzo Ricasoli**

**Gastronomia Pronta di Produzione Giornaliera**  
APERTI LA DOMENICA MATTINA



## L' Authority verso l' ok, può riaprire il cantiere Privilege

*Via libera atteso mercoledì. Ma la ripresa dei lavori dovrebbe slittare a settembre*

**SVILUPPO E OCCUPAZIONE** Questa volta sembra fatta davvero per la riapertura del cantiere ex Privilege. L' **Autorità portuale**, seppur con notevole ritardo, ha finalmente chiuso l' istruttoria relativa allo studio dell' intera documentazione che era stata fornita dalla Royalton. Istruttoria che, a meno di clamorosi quanto inaspettati dietrofront, dovrebbe essere positiva e dunque ci sarebbe il via libera per la ripresa dei lavori al completamento della P430, la nave yacht rimasta incompiuta dopo il fallimento della società Privilege Yard. Il definitivo ok dovrebbe arrivare mercoledì, quando la proposta della società maltese verrà sottoposta al Comitato di gestione **portuale**. Se avrà l' approvazione, come sembra scontato, il cantiere potrà riaprire. Difficile però che, a questo punto, il cancello dell' area della Mattonara dove è piazzato il megayacht possa riaprire prima di settembre, dato che si è praticamente alle porte delle ferie d' agosto. Al di là di tutto, però, una notizia positiva che gli ex dipendenti Privilege aspettavano da tanto, forse troppo tempo. La Royalton di James Frangi, infatti, dopo aver acquisito tramite asta prima l' imbarcazione e poi il cantiere, aveva assicurato l' impiego dei lavoratori che erano rimasti disoccupati dopo la vicenda Privilege. Lavoratori che peraltro recentemente avevano inscenato una protesta di fronte all' **Autorità portuale** proprio per il ritardo dell' ente di Molo Vespucci nel dare una risposta alla proposta della società maltese. Inizialmente si era infatti ipotizzato che il cantiere potesse riaprire già a maggio scorso. Poi il termine si è via via spostato in avanti, fino appunto a settembre prossimo. Ma forse il Ferragosto sarà meno amaro quest' anno per i lavoratori dell' ex Privilege. Ste.Pet. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Porto, weekend da bollino rosso movimentati 40 mila turisti

TRAFFICI Il porto si regge ancora solo per crociere e passeggeri. Una frase ripetuta più volte nelle ultime settimane da operatori e sindacati che lamentano la crisi dei traffici merci. E guardando ai dati diffusi dalla compagnia per l'ultimo week end si capisce bene il perché di certe affermazioni. Tra sabato e domenica scorsi, infatti, lo scalo è stato preso d'assalto da decine di migliaia di passeggeri. Ben 22 mila quelli che sono imbarcati e sbarcati con le Autostrade del Mare. A fare la parte del leone nei mesi estivi sono sempre le tratte che collegano con i porti della Sardegna. Olbia, Cagliari e Porto Torres, hanno linee dirette più volte al giorno con i servizi di andata e ritorno effettuati da Moby e Tirrenia del gruppo Onorato e da Grimaldi. Ma ad affollare il terminal delle Autostrade anche vacanzieri in partenza o di ritorno da Palermo e Barcellona collegate da Grimaldi e Grandi Navi Veloci. Trafficate anche le banchine 12 nord e sud, 13 e 25 nord dedicate ai croceristi e dove sono i terminal di Rct. Fra transiti e tourn around nel week end si sono registrati oltre 15 mila passeggeri di ogni nazionalità. Tre le navi ormeggiate sabato (Independence of the Seas, Celebrity Infinity e Vision of the Seas), ma il grande afflusso c'è stato ieri con la presenza di 5 navi tra cui le immense Msc Divina e Jewels of the Seas, oltre alle più piccole (ma si parla sempre di una capacità di 2/3000 persone) Veendam, Mein Schiff e Noevigia Jade. E grazie alle orde di vacanzieri nel fine settimana c'è stato da lavorare per oltre 400 persone (ovviamente al giorno), tra personale della Compagnia portuale (impegnati tre le altre cose con lo scarico e il carico dei bagagli al terminal croceristico e con il rifornimento delle vivande di bordo), imprese ex articolo 16, servizi tecnico nautici (ormeggiatori e rimorchiatori) e società di interesse generale (come Port Mobility, Port Utilities, Seport e Pas). Oltre al personale operativo dell'Autorità portuale e alle forze dell'ordine sempre presenti per tutelare la sicurezza nello scalo. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Mattino

Napoli

### «Troppo traffico nel Golfo i mezzi viaggiano in ritardo»

GLI ATTRACCHI Antonino Pane Venti corse al giorno dal molo Beverello per Capri, una trentina per i vari porti di Ischia. Poi ci sono i traghetti da Porta Massa che collegano sia Capri che Ischia. Nei fine settimana si innestano corse speciali, che per Ischia si riescono a organizzare mentre per Capri è molto più difficile. A vedere quello che succede al molo Beverello nei fine settimana viene da chiedersi come mai non si intensificano le partenze per le isole. Va detto che gli accosti sono regolamentati da una ordinanza regionale su cui vigilano gli uomini dell'ammiraglio Pietro Vella. Gli orari sono stabiliti considerando i tempi della traversata e la disponibilità dell'attracco nel porto di destinazione. «Purtroppo - spiega il comandante Salvatore Di Leva, presidente di Alilauro Gruson - non sempre riusciamo a rispettare i tempi di percorrenza a causa del traffico di imbarcazioni che ruota intorno alle isole, e in particolare a quella di Capri. Non sempre queste imbarcazioni hanno al timone gente esperta: i nostri comandanti sono costretti a vere e proprie gimcane per stare lontani dai pericoli». IL NOLEGGIO «Negli ultimi anni - aggiunge Di Leva - abbiamo assistito a un proliferare senza limiti del noleggio di imbarcazioni a scapito della sicurezza. La Guardia Costiera è impegnata in controlli continui ma, purtroppo, le motovedette non possono essere ovunque. Il rispetto degli orari è fondamentale per trovare gli attracchi liberi e inserire, eventualmente, qualche corsa speciale nei fine settimana. Se, invece, come spesso accade, i ritardi si sommano ai ritardi non sempre è possibile chiedere l'autorizzazione per una partenza supplementare». C'è poi da fare i conti con la ricettività delle isole e in particolare di Capri. Per le amministrazioni locali le corse estive sono già troppe, l'isola non riesce a garantire la necessaria tranquillità agli ospiti che vi passano le vacanze. Spesso e volentieri, infatti, negli ultimi anni, ci sono state vere e proprie guerre contro l'organizzazione delle corse supplementari. LA CAPIENZA Non bisogna dimenticare, infatti, che il porto di Marina Grande deve sopportare non solo il traffico con Napoli ma anche quello con Sorrento e le località della costiera amalfitana. Un andirivieni continuo in cui è fondamentale il rispetto degli orari se si vogliono evitare soste all'esterno del porto e intralci al diporto in ingresso o in uscita dal porto turistico. In un panorama come questo diventa assolutamente complicato aumentare le corse. I RINFORZI La procedura di richiesta viene attivata dalla compagnia armatrice che, verificato il tutto esaurito a bordo dei mezzi in partenza, chiede alla Guardia Costiera l'autorizzazione per una eventuale corsa supplementare. È a quel punto che la Guardia Costiera verifica la situazione degli accosti e, solo se c'è disponibilità per un eventuale attracco, autorizza la partenza bis. «Le verifiche avvengono in tempo reale - spiega il comandante Arrigo Pasquetti, capo ufficio tecnico della Capitaneria di Porto di Napoli - e solo quando si riscontrano i margini per manovre in assoluta sicurezza autorizziamo le partenze. Ogni mezzo in entrata o in uscita dal Beverello, come in tutti i porti commerciali, deve ottenere il via libera dalla Capitaneria di Porto. Questo significa che ogni mezzo in movimento, non solo al Beverello ma in tutta l'area portuale, deve ottenere un permesso per muoversi dalla banchina. È assolutamente esclusa, dunque, la possibilità di partenze supplementari senza che arrivi il nulla osta dalla nostra sala operativa». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



### «Dal Polo nautico alla revisione del Puc così va riordinato l'intero fronte mare»

Antonio D' Alessio Corrado Naddeo Leonardo Gallo

LA LETTERA Egregio direttore, l' inizio del dibattito circa il revisionando Pip Nautico all' interno del Puc risale al 21 gennaio scorso quando venne in Commissione Innovazione l' assessore De Maio. A fronte delle nostre preoccupazioni relative a un' opera solo parzialmente realizzata, a rischio di snaturare completamente la sua vocazione ed i suoi obiettivi, De Maio aprì all' approfondimento e al confronto. Nella qualità di Consiglieri, ritenendo di cambiare passo e proponendo un nuovo metodo nel governo della Cosa Pubblica, più inclusivo e partecipativo nelle scelte dell' Amministrazione, sentendo il bisogno di puntualizzare i nostri convincimenti in relazione al Pip Nautico - che è solo il primo argomento con il quale abbiamo inteso iniziare un nuovo corso della pratica del Buon Governo cittadino - il 21 giugno scorso promuovemmo presso il Circolo Canottieri Irno un incontro con operatori locali del settore nautico, rappresentanti di ordini professionali e progettisti alla presenza del sindaco Napoli e dello stesso De Maio. Nell' occasione, partendo dalla sollecitazione politica, i ragionamenti coinvolsero i presenti in una partecipata discussione. Nello specifico, riteniamo si debba favorire il rilancio di un settore economico, la nautica da diporto, trainante per Salerno e in significativa crescita a livello nazionale. Al contempo, con gli interventi sul Puc, si deve procedere al riordino di tutto il fronte di mare. Tre, in estrema sintesi, i punti in questione: 1. esigenza di riordino del fronte mare; 2. opportunità da cogliere sfruttando l' effetto domino; 3. mercato strutturato su tre livelli - del diporto nautico locale, con una clientela di almeno cinquemila battelli già presenti in acqua con imbarcazioni fra Positano e Agropoli; regionale, con parte del napoletano e delle altre tre province; sovra regionale: Salerno è al centro di un incrocio di collegamenti singolare per molteplicità di scelta: autostrade veloci, alta velocità su rotaia, porto per collegamenti via mare e, presto, collegamento con aeroporto - interessato a un contesto geografico unico al mondo per un' opera ad oggi monca che, per essere attrattiva, deve essere completata e gestita in modo da favorire investimenti che devono anche essere incoraggiati sulla base dell' iniziativa pubblica. Il completamento del progetto PipN prevede opere a mare per l' infrastruttura di varo, alaggio, trasporto a terra imbarcazioni (con previsione, come da progetto dell' ing. Gaetano Suppa, di superfici per 25.000 mq arrivando con il pontile fino a profondità di 6 metri). Tale opera si aggiunge ai sistemi di protezione ineludibili per la costa e per la foce del Picentino. Senza tali opere il PipN non esiste; è come un grattacielo senza ascensore! Nessun imprenditore serio è pronto a investire un solo euro senza il completamento dell' intervento. Se lo si vuole, è possibile completare il progetto così pure espresso nel corso del dibattito dal dott. Alberto Di Lorenzo, protagonista fondamentale, assieme all' arch. Magliacano, della realizzazione di quanto ad oggi disponibile all' uso. È possibile intercettando parte dei tanti fondi europei disponibili e che sono alla ricerca di progetti seri come questo per essere impegnati ovvero lavorare perché si possa sfruttare il D.L. 91/2017, cd. Decreto Sud, dedicato a un nuovo piano per favorire la crescita economica nelle aree del Mezzogiorno che, tra l' altro, introduce il nuovo concetto di Zona economica speciale, c.d. ZES, già diffuse all' estero, che individua zone del paese collegate ad una area portuale, destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, che consentano lo sviluppo di imprese già insediate e che si insedieranno, attraendo anche investimenti esteri. La ZES più famosa e sviluppata, ad esempio, è Dubai. Bisogna però decidere del destino del PipN: considerarla opera strategica da perseguire



## Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

---

o farne propaggine di una zona industriale già snaturata e oramai compromessa? Oggi si sceglie se rappresentarsi come Amministrazione coerente nel perseguire la realizzazione di progetti strategici o disorientare ancora una volta gli imprenditori con ripetuti cambi di rotta stravolgendo, all' interno del Puc, le destinazioni di uso relative al PipN con decisioni poco comprensibili quali la realizzazione di grandi centri commerciali, alberghi, studi medici, istituti finanziari e di ricerca, più discoteche ed altre amenità, peraltro a ridosso del depuratore. Tutto ciò rappresenta ipotesi folle e pretestuosa di una improponibile coabitazione con il fantasma del Pip che, senza infrastruttura a mare, rimarrebbe l' ennesima incompiuta. Sappiamo che le scelte di oggi disegnano il futuro della nostra città per i prossimi decenni; coerenza e lucidità sono indispensabili. Lasciare inalterata la destinazione del PipN oggi ci consentirebbe di completare un' opera essenziale e strategica; ipotizzare altro ne comprometterebbe irreversibilmente il destino. Consiglieri comunali

SE NE PARLA OGGI A GROTTAGLIE, NELLA SALA CONSILIARE DEL MUNICIPIO

## La Zona economica speciale come opportunità di sviluppo del territorio

Zona economica speciale: opportunità di sviluppo del territorio. Se ne parla oggi a Grottaglie, nella sala consiliare del Municipio in via Martiri d'Ungheria, alle ore 18. Con l'approvazione del Piano di sviluppo delle aree strategiche, elaborato dall'assessorato allo Sviluppo Economico della Regione Puglia, guidato dall'assessore di Articolo Uno, Mino Borraccino, e approvato dal Ministero, si apre la fase delicata della realizzazione del progetto che affiancherà con aiuti e cofinanziamenti le buone iniziative imprenditoriali promosse sul territorio. «Grottaglie gioca un ruolo straordinario in questo progetto, vista la presenza dell'importante aeroporto intorno al quale possono sorgere altre realtà imprenditoriali. Grazie alle agevolazioni fiscali - si legge in una nota - e la sburocratizzazione delle procedure amministrative tutto ciò può tradursi in buone opportunità di crescita economica e dunque occupazionale del territorio. Un piano di sviluppo con agevolazioni fiscali per un periodo di 7 anni più 7 rappresenta un'occasione imperdibile per l'imprenditoria locale e la comunità, che ci auguriamo possano cogliere al meglio gli aspetti più importanti della Z.E.S. e in generale i vantaggi a disposizione di un territorio di ben 1.518 chilometri quadrati che comprende oltre Grottaglie, Taranto, Martina Franca, Massafra, Mottola, Statte, Carosino, Faggiano, Francavilla Fontana. Un Piano che riguarda svariati settori, che vanno dalla meccanica e dalla navalmeccanica all'aeronautico, dal mobilio al commercio e alle costruzioni, dall'agroalimentare alla logistica». Introdurrà l'iniziativa il capogruppo consiliare di Articolo Uno al Comune di Grottaglie, Francesco Donatelli. Sono previsti gli interventi del sindaco di Grottaglie, **Ciro D'Alò**, di Fulvio Di Blasio, segretario generale dell'autorità portuale di Taranto, di Paolo Peluso, segretario generale Cgil Taranto, di Vito Squicciarini, segretario generale Fit Cisl Taranto, di Carmelo Sasso, Segretario generale Uil trasporti Taranto, di Luca Lazzaro, presidente Confagricoltura Puglia, di Fabio Paolillo, direttore Confartigianato Taranto, di Angelo Colella, direttore Confcommercio Taranto, di Pino Riccardi, segretario Cna Puglia. Le conclusioni sono affidate all'assessore allo Sviluppo Economico della Regione Puglia, Mino Borraccino.



## Assalto al Terminal per le Isole Eolie, gode anche Milazzo

milazzo Dopo un inizio di mese "tiepido", il terzo weekend di luglio ha fatto registrare il primo consistente afflusso di turisti agli imbarcaderi. Navi ed aliscafi hanno viaggiato a pieno ritmo con un boom di prenotazioni nelle varie agenzie marittime della Siremar, della Liberty Lines e della Tarnav. Sin da venerdì pomeriggio l'approdo di via Rizzo è stato preso d'assalto da chi puntava sul primo aliscafo per evitare sorprese. Stesso discorso ai traghetti dove si registrerebbero problemi per l'imbarco delle autovetture. Altro problema è quello dei parcheggi e sarà opportuno mettere in conto la necessità di realizzare una grande area per coloro che vanno alle Eolie. Piacevole novità anche le numerose persone che hanno deciso di pernottare a Milazzo che registra pure un incremento di presenze. Ovviamente si potrebbe fare molto di più incentivando ad esempio quelle proposte, lanciate in passato dall'operatore turistico Fortunato Alacqua di pernottamento del turista nella città del Capo per poi raggiungere in escursione le Eolie. Non bisogna pensare insomma che il turismo sia solo agosto, ma questa città può vivere di turismo almeno nove mesi l'anno. Ma è una questione di mentalità, non ci si può improvvisare albergatori o agenti turistici. Le Eolie comunque continuano ad esercitare grande fascino nonostante i prezzi elevati soprattutto nel settore dei trasporti **marittimi**. L'arcipelago inoltre quest'anno sta beneficiando anche delle restrizioni che interessano i diportisti che solitamente si recavano nel fine settimana a Capo Milazzo. L'istituzione dell'Area marina che in pratica vieta l'ancoraggio alla Baia di Sant'Antonio oltre al rispetto di consistenti limiti di velocità porta molti appassionati a evitare problemi con la Capitaneria e fare rotta verso le Eolie. E in tale ottica i titolari dei porticcioli turistici manifestano una certa amarezza per questa situazione che rischia di provocare danni sotto il profilo economico. Accanto ai piccoli diportisti ci sono poi i mega-yacht. A Lipari, davanti al Castello ha gettato le ancore "Ilona", del miliardario australiano Frank Lowry. È lungo 74 metri e si articola su quattro ponti più flying bridge, raggiungibili in ascensore. Altro "gioiello" è "Leander", lungo 75 metri e largo quasi 13 metri, imponente quanto lussuoso. Molti i vip che si incontrano poi sia a mare, sia a terra, a Filicudi è stato accolto con entusiasmo l'ex portiere della Juve e del Messina, Marco Storari, a Lipari, Alba Parietti. Ma come sempre l'isola più gettonata resta Panarea dove si è fermato anche lo stilista italiano Valentino per trascorrere alcune ore sulla terrazza del Raya. Alla fine avrebbe espresso grande apprezzamento per la bellezza dell'isola e la calda accoglienza dei suoi abitanti. Nella città del Capoinnennatadi pernottamenti.



## Web Marte

Catania

### Augusta| Nuovi pontili della Marina? Il comitato No Muos esprime preoccupazione

*Il comitato No Muos -No Sigonella guarda con 'sospetto' un' ipotesi di sviluppo delle banchine della Marina militare, che prevedrebbe 3 nuovi pontili, di cui 2 da realizzare nella banchina Torpediniere e 1 nella banchina Arsenale. Le preoccupazioni dell' associazione, che chiede trasparenza, nascono dal fatto che tale intervento comporterebbe: 'la risalita dai fondali dei veleni industriali che in quelle aree marine si trovano depositati in attesa di bonifica'. La Marina militare in merito non ha niente da dichiarare mentre il sindaco Di Pietro dice: 'è solo un' idea di sviluppo del porto complessiva dal legare al piano regolatore portuale'.*

Dopo il progetto di rifacimento del poligono a Punta Izzo e nuove antenne nel Siracusano nel porto di Augusta ci sarebbe in programma la realizzazione di tre nuovi pontili per la Marina militare. A sollevare la questione è Gianmarco Catalano del comitato No Muos -No Sigonella il quale sostiene che: 'da mesi si susseguono incontri e trattative istituzionali, ma nessuna trasparenza sui progetti e sulle potenziali ricadute ambientali. Eppure i cittadini hanno il diritto e il dovere di sapere'. Un incontro istituzionale a porte chiuse, come riferisce Catalano, si sarebbe svolto nei locali della Capitaneria di Augusta, lo scorso 17 giugno, alla presenza del comandante di Marisicilia, del comandante della Capitaneria di Porto e di rappresentanti dell' Autorità di sistema portuale, degli operatori portuali e di Confindustria. 'Oggetto dell' incontro - dice il portavoce di No Muos -No Sigonella, la discussione del progetto, avanzato dalla Marina militare, di nuovi pontili destinati a ospitare le unità navali appartenenti alla classe Fremm (Fregate europee multimissione). Si tratterebbe, in particolare, di tre pontili della lunghezza di 300 metri ciascuno, che andrebbero a collocarsi in perpendicolare alla banchina torpediniere (i primi due) e alla banchina arsenale (il terzo). Un intervento che appare inserito nel più ampio programma di ammodernamento del polo aeronavale di Augusta, ma che rischia di avere delle pesanti ricadute sotto il profilo ambientale e sanitario. Occorre infatti evidenziare che opere di questo genere richiederebbero, quale intervento preliminare, il dragaggio dei fondali, e in ogni caso la loro movimentazione, con tutto ciò che ne conseguirebbe in termini di risalita e dispersione dei veleni industriali che in quelle aree marine si trovano depositati in attesa di bonifica. A tal proposito - aggiunge Catalano - non può sfuggire che, proprio i fondali prospicienti le banchine dell' arsenale, ricompresi nel perimetro del Sin Priolo, sono altamente contaminati da metalli pesanti e idrocarburi, con tutta probabilità già mossi dal semplice salpare delle ancore delle navi militari ormeggiate'. Per tali motivi, desta forte preoccupazione il silenzio che da mesi accompagna gli incontri e le trattative istituzionali su questo piano infrastrutturale, compresa la recente visita del segretario del ministro della Difesa Antonello Arabia, guidato dal presidente della IV commissione Difesa della Camera dei deputati Gianluca Rizzo, dal sindaco di Augusta Cettina Di Pietro e dal senatore Giuseppe Pisani. 'Ci si chiede - continua Gianmarco Catalano - il perché di tale macroscopica assenza di trasparenza, da parte delle autorità marittime e del sindaco Di Pietro affiancato dal senatore Pisani, in merito ad un' opera pubblica a esclusivo appannaggio dell' autorità militare, dagli elevati costi finanziari e insostenibile dal punto di vista ambientale - sulla quale la cittadinanza avrebbe il diritto di essere informata e resa democraticamente partecipe - adesso e non a cose fatte. Così, per tentare di rompere il riserbo istituzionale, un formale atto di accesso civico è già stato indirizzato alla Capitaneria di porto e al comando di Marisicilia, al fine di ottenere la documentazione progettuale (incluse le autorizzazioni ambientali e paesaggistiche eventualmente già rilasciate) e il verbale della riunione svoltasi in Capitaneria lo scorso 17 giugno. La cittadinanza ha il diritto e il dovere di sapere. Ed è pertanto doveroso che il sindaco di Augusta informi pubblicamente



## Web Marte

Catania

---

i suoi concittadini di quanto finora discusso nelle sedi istituzionali, facendo conoscere la posizione dell'amministrazione comunale in merito a questi progetti militari e ai connessi pericoli per l'ambiente e la salute di cittadini e lavoratori portuali. Progetti che fanno il paio con la prevista realizzazione di un nuovo poligono di tiro a Punta Izzo e di due nuove antenne radianti presso la base militare di Santa Panagia (Siracusa), in un'area soggetta a vincolo d'inedificabilità assoluta e a ridosso di un quartiere densamente abitato. Di quest'ultima opera militare i deputati pentastellati si limitano a 'prendere atto', anche perché il ministro della Difesa - espressione del M5S - l'ha già definita 'ad alta valenza strategica per la Forza armata, in quanto è parte fondamentale della capacità di comunicazione in banda HF, sia nazionale che Nato'. Nel frattempo gli abitanti di Santa Panagia, così come i cittadini di Augusta, si mobilitano dal basso per cercare di bloccare questi e altri miopi eco-mostri che il 'governo del cambiamento', a dispetto delle promesse elettorali, prosegue ad avallare'. Il sindaco Cettina Di Pietro fa sapere che l'ampliamento delle banchine fa parte di un più ampio protocollo d'intesa stilato dalla Marina militare e l'Autorità di sistema portuale che risale a quando il comandante di Marisicilia era l'ammiraglio Nicola De Felice. 'Di questo - dichiara il sindaco - ha parlato più volte pubblicamente il presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Andrea Annunziata**. Nessun mistero, quindi. Non si sono progetti al momento in atto, ma solo un'idea di sviluppo del porto complessiva dal legare al piano regolatore portuale per quanto riguarda l'area di pertinenza della Marina. In ogni caso - precisa il primo cittadino i relativi atti non sono di pertinenza del Comune'.

### La battaglia dei porti

## Tanger Med, la sfida al Mare Nostrum è oltre Gibilterra

*Nella complessa partita del transhipment delle merci tra Asia ed Europa per gli scali Mediterranei e italiani in particolare c'è un nuovo competitor: il grande porto marocchino di Tangeri. Cento ettari di infrastrutture con un investimento di 1,3 miliardi*

Massimo Minella

Sulla linea di confine fra Mediterraneo e Atlantico, Tangeri rivendica la sua "scelta geopolitica" fin dal nome del suo nuovo porto, Tanger Med, un colosso che ambisce a muovere 10 milioni di container, poco distante dai leader nordeuropei di Rotterdam e Amburgo. Formato da tre differenti scali su una superficie totale di oltre 100 ettari, Tangeri si candida quindi a nuovo punto di riferimento dei traffici internazionali su quella rotta "pendulum" che dall' Asia attraversa il Mediterraneo entrando da Suez e uscendo da Gibilterra, prima di attraversare l' Atlantico e scalare la costa orientale degli Stati Uniti e poi fare ritorno. Chi intercetta il flusso di merce caricato sulle grandi navi portacontainer e poi lo redistribuisce dentro al Mediterraneo su unità più piccole, "feeder", ha in tasca una fetta robusta di business e può giocare da protagonista la nuova sfida della Via della Seta che dall' Asia punta a servire l' Europa, inondandola di merce. Su queste direttrici si sta muovendo Tanger Med, con un progetto in continua espansione che scavalca le linee di confine per inserirsi a pieno titolo dentro a quel "Mare Nostrum" da servire al meglio lungo tutta la catena logistica e con le varie modalità di trasporto, a cominciare ovviamente dal mare per proseguire con la strada, la ferrovia e il cielo. Non sono momenti facili per la movimentazione del container e l' andamento ciclico del mercato quest' estate punta verso il basso (flessione media per container, 200 dollari). Eppure la sfida di "Tanger Med" è tutta giocata sul signore assoluto dei mari, quando di business si parla: il container. Da poche settimane, infatti, grandi compagnie armatoriali e operatori della logistica devono aggiornare i propri piani, valutando l' offerta di "Med 2", il nuovo polo portuale della città di Tangeri, paradigma di una sfida che il Paese africano vuol giocare con l' obiettivo di entrare nella "top twenty" del traffico marittimo mondiale. Con un investimento pubblico di 1,3 miliardi di euro per la costruzione di altri 4,6 chilometri di banchine, il porto operativo all' interno del progetto complessivo Tanger Med avrà due terminal per container, aggiungendo nuova capacità di movimentazione per 6 milioni di container. Visto che già oggi lo scalo vale circa 3 milioni di pezzi da venti piedi (l' unità di misura è il teu), si arriva così a un' offerta complessiva di oltre 9 milioni di teu, numero che fa di Tangeri uno degli hub globali della logistica e di Tanger.

