



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 21 giugno 2020**



Prime Pagine

21/06/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 21/06/2020	7
21/06/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 21/06/2020	8
21/06/2020	Il Giornale Prima pagina del 21/06/2020	9
21/06/2020	Il Giorno Prima pagina del 21/06/2020	10
21/06/2020	Il Manifesto Prima pagina del 21/06/2020	11
21/06/2020	Il Mattino Prima pagina del 21/06/2020	12
21/06/2020	Il Messaggero Prima pagina del 21/06/2020	13
21/06/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 21/06/2020	14
21/06/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 21/06/2020	15
21/06/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 21/06/2020	16
21/06/2020	Il Tempo Prima pagina del 21/06/2020	17
21/06/2020	La Nazione Prima pagina del 21/06/2020	18
21/06/2020	La Repubblica Prima pagina del 21/06/2020	19
21/06/2020	La Stampa Prima pagina del 21/06/2020	20

Trieste

21/06/2020	Il Piccolo Pagina 17 «Porti, presidenti al lavoro fra mille norme Da Trieste a Venezia, meritano più rispetto»	21
21/06/2020	Il Piccolo Pagina 33 La solidarietà di Panteca a Zeno D' Agostino	23

Venezia

21/06/2020	Corriere del Veneto Pagina 13 Porto, apertura del governo «No al commissario» Tempi e navi, i dubbi di Giri	<i>Alberto Zorzi</i> 24
21/06/2020	Il Gazzettino Pagina 10 Porto di Venezia, incombe l'ombra del Commissario	<i>ELISIO TREVISAN</i> 25

21/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18		27
	Gli scenari del "dopo Musolino" Sul porto gli occhi della politica		
21/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19		28
	Tresse e Fusina, " project" nella bufera Il precedente: «Proroga illegittima»		
21/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19		30
	«Irresponsabile bloccare ora l' attività Escludo l' ipotesi di un commissario»		
21/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19		31
	#IostoconMusolino lo stupore del presidente per l' hashtag di difesa		
20/06/2020	AskaneWS		32
	Venezia: Margiotta, bloccare attività porto atto irresponsabile		
20/06/2020	FerPress		33
	Porto di Venezia: Margiotta, no al commissariamento, sarebbe azione di palazzo		
20/06/2020	Il Nautilus		34
	PORTI: MARGIOTTA, "NO A COMMISSARIAMENTO VENEZIA, SAREBBE AZIONE DI PALAZZO"		
20/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>VeZio Benetti</i>	35
	'No, al commissariamento di Venezia'		
20/06/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	36
	Porto di Venezia: mancata approvazione del rendiconto 2019		
20/06/2020	Sea Reporter		37
	il sottosegretario Margiotta: "no a commissariamento Venezia, sarebbe azione di palazzo"		
20/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	38
	Musolino replica a Comune e Regione: 'Porto di Venezia in salute, il resto è teatro dell'assurdo'		
20/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	40
	Porti, Margiotta: No al commissariamento di Venezia, sarebbe azione di palazzo		
20/06/2020	The Medi Telegraph		41
	Porto di Venezia, governo contrario all' ipotesi commissariamento		
21/06/2020	Il Gazzettino Pagina 30	<i>ELISIO TREVISAN</i>	42
	La crociera va a Ravenna Allarme rosso in banchina		
21/06/2020	Corriere del Veneto Pagina 13		44
	Mose, ripartono i lavori delle porte di Malamocco		

Savona, Vado

21/06/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 25		45
	Via il maxi tubo sospeso: così a Vado si chiude la storia del carbone		

Genova, Voltri

21/06/2020	Il Secolo XIX Pagina 15		46
	A Genova e Savona investiti 259 milioni		
21/06/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		47
	Porto, pronto il piano di rilancio scacco alla crisi in sei mosse		
21/06/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		49
	Nel bilancio dell' authority avanzo di gestione di 134 milioni		
21/06/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 5		50
	Cosulich "Genova, rialza la testa basta mugugni, ora ripartiamo"		
20/06/2020	Ansa		52
	Porti: Genova e Savona con conti ok, avanzo di 134 mln		
20/06/2020	Genova24		53
	Autorità portuale, approvato bilancio consuntivo: nel 2019 investimenti per 250 milioni		

20/06/2020	Il Vostro Giornale Autorità di Sistema Portuale, approvato il bilancio consuntivo 2019: aumentano gli investimenti e le entrate	55
20/06/2020	Informatore Navale ADSP Genova-Savona: approvato bilancio consuntivo 2019	57
20/06/2020	shipmag.it <i>Redazione</i> Porto di Genova-Vado: nel 2019 più investimenti e canoni, nonostante il crollo del Ponte Morandi	59
20/06/2020	The Medi Telegraph Porti di Genova e Savona, opere avviate per 260 milioni	61

La Spezia

21/06/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 25 'La Pontremolese resta tra le opere da realizzare ^a	62
20/06/2020	Citta della Spezia Dal Levante: "Controlli sui rumori del porto mentre la movimentazione è ferma per lavori"	63

Ravenna

20/06/2020	Corriere Marittimo Royal Caribbean nel 2021 sarà home port a Ravenna e non a Venezia	64
20/06/2020	Ravenna Today Scalo marittimo, il vicesindaco Fusignani guarda al futuro: "Le istituzioni devono fare squadra"	65
20/06/2020	RavennaNotizie.it Ravenna, vice sindaco Fusignani: "facciamo squadra per il futuro del porto, la congiuntura è favorevole"	66
20/06/2020	ravennawebtv.it Fusignani: "Scalo marittimo, congiuntura favorevole. Occorrono fronte comune tra istituzioni, incremento dei traffici e infrastrutture"	67
21/06/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7 Cade nella stiva della nave e si frattura il femore	68

Livorno

21/06/2020	Il Tirreno Pagina 13 «Darsena Europa, i quattrini ci sono»	69
20/06/2020	Informazioni Marittime Livorno, conclusi i primi test sulla Darsena Europa	70
20/06/2020	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i> Darsena Europa: completate con successo le simulazioni di manovra	71

Piombino, Isola d' Elba

21/06/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 14 La salute e l' impatto dei porti Un progetto targato Piombino	72
------------	--	----

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/06/2020	Corriere Adriatico Pagina 11 «Turismo in barca Siamo al centro delle nuove rotte»	73
------------	---	----

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/06/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	74
L' area della Frasca preda del degrado		
21/06/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	75
Cpc: «Parte del fondo rischi va data alle imprese in crisi»		<i>Cristina Gazzellini</i>
21/06/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	76
Varato il progetto per l' anfiteatro		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

20/06/2020	The Medi Telegraph	77
Ex lavoratori Automar, emergenza a Gioia Tauro		

Olbia Golfo Aranci

21/06/2020	La Nuova Sardegna Pagina 2	78
Porti, l' Authority potenzia i controlli		
21/06/2020	L'Unione Sarda Pagina 4	79
Controlli sui passeggeri in tutti i porti sardi		
20/06/2020	Ansa	80
Fase 3: in porti Sardegna termocamere per passeggeri e auto		
21/06/2020	Informatore Navale	81
L'ADSP del Mare di Sardegna in campo nell'attività di prevenzione dal contagio da Covid-19		
20/06/2020	Messaggero Marittimo	82
AdSp Sardegna in campo per la prevenzione		<i>Veziro Benetti</i>
20/06/2020	Sardinia Post	83
Fase 3, 'termocamere' in tutti i porti: controlli per chi arriva a piedi o in auto		
20/06/2020	The Medi Telegraph	84
Più investimenti in sicurezza nei porti sardi		

Catania

21/06/2020	La Sicilia Pagina 15	85
«La Zes è un' opportunità che l' Interporto dovrà sfruttare»		

Focus

21/06/2020	Il Secolo XIX Pagina 15	86
'Contro i presidenti dei porti italiani tiro al piccione che offende il Paese'		
21/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18	88
Delrio: più rispetto per i presidenti È un tiro al piccione mediatico e politico		
20/06/2020	The Medi Telegraph	90
Da Trieste a Venezia si scaldano le fronde dei porti: «Authority sotto scacco»		
20/06/2020	The Medi Telegraph	92
Porti, la riforma fallita / IL COMMENTO		

20/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	93
<hr/>			
20/06/2020	Askanews		96
<hr/>			
20/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	97
<hr/>			
20/06/2020	The Medi Telegraph		98
<hr/>			
21/06/2020	Il Secolo XIX	Pagina 16	99
<hr/>			

Porti e infrazioni: in Europa l'alleanza tra Roma e Madrid è una soluzione possibile / L'intervento

Porti, Astorre (Pd): Governo regolamenti autoproduzione

PD: "Autoproduzione, servono regole per garantire la sicurezza del lavoro nei porti"

DI Rilancio, guerra sull' autoproduzione

Carnival, il virus attacca i conti: in tre mesi persi 4,3 miliardi

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

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

SCARPA
SHOP ONLINE



THE ORIGINAL MOJITO.



Serie A, la ripartenza
Un pari per il Torino
Oggi Inter e Atalanta

Pagelle e commenti
da pagina 34 a 37



Aveva 78 anni
Corso, quante magie
con quei calzettini giù

di **Paolo Di Stefano**
e **Mario Sconceri** a pagina 35

SCARPA
SCARPA.NET



THE ORIGINAL MOJITO.

Politica estera

CALCOLI ERRATI (A OVEST)

di **Paolo Mieli**

È assai probabile che il caso dei tre milioni e mezzo in contanti «donati» nel 2010 da Hugo Chávez a Gianroberto Casaleggio finisca presto nel nulla. Il documento che è all'origine della denuncia, pubblicato una settimana fa dal quotidiano spagnolo ABC, è ad ogni evidenza artefatto. La testimonianza a indiretto sostegno dell'accusa dell'ex Cinquestelle Giovanni Favia è poco convincente. L'evocazione di un misterioso colombiano, Alex Saab, che con la modella Camilla Fabri avrebbe complottato a favore del regime venezuelano, non mostra alcun nesso con la vicenda in questione. Resta il fatto che il movimento di Beppe Grillo ha mostrato fin dalle origini grande simpatia per i governanti di Caracas. È da quando è al governo, cioè da due anni, tale inclinazione ha notevolmente inciso sulla politica estera italiana. Ma questo non può indurci in alcun modo a dedurre, per un qualche automatismo, che tale simpatia sia stata compensata con del denaro in una valigetta. Si può tranquillamente continuare a ritenere che il modo con il quale Nicolás Maduro e altri leader sudamericani postcastristi governano i loro Paesi sia fortemente illiberale senza sentirsi poi vincolati a trarne la conseguenza che chi li sostiene, in patria o nel resto del mondo, sia necessariamente al soldo del regime di Caracas. La comunità italiana in Venezuela è assai ostile a Maduro e con essa buona parte della popolazione.

continua a pagina 24

L'incidente Sonno indotto con i farmaci. L'autista del tir: l'ho visto e ho sterzato troppo tardi

Zanardi in coma, ma si spera

Il chirurgo: ha una scorza forte. Inchiesta sull'organizzazione della corsa

STORIA DI UN GRANDE UOMO

Alex, il nostro Ufo Robot

di **Carlo Verdelli**

La verità è che Zanardi non è uno di noi. Zanardi è quello che ognuno di noi vorrebbe diventare nel più spericolato e temerario dei sogni. E adesso che per un'altra volta giace a corpo sfigurato sulla sottile linea d'ombra che separa vita e morte, ci aggrappiamo al suo lettino, implorando il destino di non portarcelo via, di lasciarci il nostro sogno impossibile: svegliarci domattina con un po' di Zanardi nel sangue, nel cuore. Appena un po', che Sandrino da Bologna, in arte Alex, è un essere inarrivabile, l'Ufo Robot di quando eravamo bambini, il primo cavaliere di qualsiasi tavola rotonda. A 53 anni e mezzo, uscito indenne anche dal Covid, si era messo in testa un'idea delle sue.

continua a pagina 5



Alex sorride alla partenza della staffetta, lo scatto è di un attimo prima del terribile incidente. Il campione è in coma indotto dai farmaci. Inchiesta sull'organizzazione della manifestazione.

da pagina 2 a pagina 5 **Bonarrigo, Dallerà, Ferraro, Gasperetti e Vercesi**

L'OMS: NIENTE TAMPONE

«Tre giorni senza sintomi e sei guarito»

di **Mariolina Iossa** e **Cristina Marrone**

Tre giorni senza sintomi per ritenersi guariti dal coronavirus. Questo prevedono le nuove linee guida dell'Organizzazione mondiale della sanità, secondo le quali non è più necessario il doppio tampone negativo. E questo indipendentemente dalla severità dell'infezione. Per gli asintomatici i giorni salgono a 10 dopo il tampone positivo. Intanto, in Italia ieri si sono avuti 262 nuovi casi, con 11 Regioni senza decessi.

a pagina 6

TESTO DURO SULLA WEB TAX

Usa, la lettera contro l'Europa

di **Federico Fubini**

L'Italia rischia di entrare nella campagna per le presidenziali americane nel ruolo del bersaglio offerto ai gruppi d'interesse degli Stati chiave per la rielezione di Donald Trump.

continua a pagina 19

IL MAGISTRATO DOPO LE INTERCETTAZIONI

Palamara espulso: non agivo da solo

di **Giovanni Bianconi**

«Colpevole» ed espulso dal sindacato dei magistrati. Così è stato giudicato dai colleghi dell'Anm Luca Palamara, l'ex pm di Roma accusato di corruzione a Perugia e protagonista di chat imbarazzanti con i colleghi. La «gigantesca» questione morale.

a pagina 14 **Piccolino**

CINQUE STELLE E IL POTERE

Le tentazioni capitali

di **Fabrizio Roncone**

a pagina 13

GIANNELLI

FIABE: LE VERITÀ D'ESTRANEO E LA FREGATA ITALIA



Edizione Al Sisi

IN INGHILTERRA TRE MORTI A READING, ARRESTATO UN LIBICO

Accoltellati nel parco

La pista del terrorismo

di **Luigi Ippolito**

Paura in Inghilterra: diverse persone sono state accoltellate in un parco di Reading, nel Sud del Paese. Tre le vittime e due feriti gravi. Arrestato un libico. Prende corpo negli inquirenti l'ipotesi dell'attentato terroristico. Per il premier Boris Johnson si profila una nuova minaccia, dopo aver affrontato la questione Brexit e l'emergenza pandemia.

a pagina 16

AMERICA, TANTE CRISI

Una tempesta quasi perfetta

di **Beppe Severgnini**

Negli ultimi novant'anni gli Stati Uniti hanno dovuto far fronte a crisi drammatiche. Ma sono state tutte affrontate con una certa coesione nazionale. Oggi gli americani si scoprono sempre più divisi.

a pagina 18

PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

IL PROF DELLE OPINIONI (IMMUTABILI) A TEMPO

Per sua natura, l'opinione è transitoria. Meglio così. Giorni fa, il presidente della Consob, il prof. Paolo Savona, nel suo discorso in occasione dell'incontro annuale con il mercato finanziario, si è rallegrato per la «discesa rilevante dello spread» sui rendimenti dei titoli di Stato nel 2019 spiegando che questo è avvenuto per effetto dello scemare delle pulsioni antiuropeiste. Vero è che si è cautelato dietro altre opinioni («Gli analisti attribuiscono



Savona
Non basta credere in grandi idee, bisogna essere credibili

detto miglioramento al venir meno dei timori di un cambiamento di denominazione del debito pubblico per tornare a una moneta nazionale», ma non possiamo dimenticare che Savona è stato il fiero propugnatore del «piano B», teorizzato nel maggio del 2018, quando il governo a trazione Lega-5 Stelle si era appena insediato, e il professore suggeriva di prendere in considerazione l'uscita dall'euro. Per questa sua grande idea, Salvini e Di Maio lo volevano

ministro dell'Economia! Certo, sarebbe stato un gesto di rara eleganza da parte di Savona accennare ora a quei suoi astratti furori di Burexit ma, come detto, ogni opinione è a tempo, basta non spacciarla per verità. Non c'è nulla di immutabile, tranne l'esigenza di cambiare, suggeriva l'antica sapienza greca. Giusto. Ma non basta credere in una grande idea, bisogna essere anche credibili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANTONIO RICCI

«Baudo era la Dc Soffriva Arbore»



di **Aldo Cazzullo**

Antonio Ricci racconta i suoi 70 anni e i suoi bersagli da Baudo ad Achille Lauro.

a pagina 23

MICAELA PALMIERI

NEXT STOP ROGOREDO

STORIA DI CHI È USCITO DAL BOSCO DELLA DROGA



Baldini+Castoldi
accapierre
Con il sostegno della Comunità San Patrignano

Democratica e spietata. La droga non risparmia nessuno. Micaela Palmieri questo problema lo descrive bene, senza tralasciare cosa si nasconde dietro ogni dramma.

009521
9 771120 418008





I resti di Enzo Baldoni, assassinato in Iraq nel 2004, tornano nella sua Milano
Ora merita il Famedio, per risarcire i parenti dagli insulti di Feltri, Farina & C.



Domenica 21 giugno 2020 - Anno 12 - n° 170
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Cazzari del vira"
 Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ZANARDI È IN COMA
 Alex resta grave
 I pm: "La corsa non fu segnalata"

 ○ SALVINI A PAG. 17

STATI GENERALI
 Conte li reinventa:
 Meloni accetta,
 Salvini si accoda
 ○ RODANO A PAG. 6

FOCUS TURISMO
 Città d'arte vuote
 e 2 italiani su 3
 incerti sulle ferie
 ○ DELLA SALA, DE RUBERTIS,
 PIETROBELLI E PINTUS
 A PAG. 8 - 9

DIMAIO, DI BATTISTA&C.
 M5S: chi va casa
 e chi no col tetto
 dei due mandati
 ○ DIARELLI A PAG. 10

MOORE: "PUÒ VINCERE"
 A Trump batoste
 dai giudici, però
 Tulsa lo acclama
 ○ GRAMAGLIA A PAG. 16



TOGHE ROTTE All'Anm che lo espelle: "Favori anche a voi"
Palamara, cacciato, fa i nomi:
"Albamonte a cena con la Pd"

■ Scandalo nomine, il pm indagato per corruzione: "Non ho agito da solo, chi oggi mi giudica mi faceva richieste". E poi tira in ballo l'ex n. 1 del sindacato delle toghe e la dem Ferranti



○ MASCALI E MASSARI A PAG. 4 - 5

Rsa contro Regione: "Riaperte e mazziate"

LOMBARDIA IN MIGLIAIA CONTESTANO FONTANA & C. NUOVA DELIBERA SULLE CASE PER ANZIANI: TAMPONI E TEST A CARICO, FONDI TAGLIATI DEL 5%. E LA COMMISSIONE D'INCHIESTA È FERMA SENZA UN PRESIDENTE



Processo alle invenzioni

» Marco Travaglio

Non so quante migliaia fra articoli e talk show siano stati dedicati allo scandalo Palamara. Eppure, salvo pochi intimi, nessuno ha capito esattamente quale sia il problema: non i giochi di corrente per far promuovere o punire dal Csm il giudice Tizio e il pm Caio (ci sono sempre stati e purtroppo sempre ci saranno se non cambiano l'ordinamento giudiziario e il sistema elettorale del Csm); non le parole in libertà del pm romano e dei suoi interlocutori su Salvini e altri (ciascuno in privato dice ciò che vuole); ma le riunioni clandestine fra Palamara e due estranei alle nomine giudiziarie, i deputati renziani Luca Lotti (Pd) e Cosimo Ferri (allora Pd e ora Iv), mai espulsi né sanzionati dai loro partiti. Allo stesso modo, non so quante migliaia di articoli e talk show siano stati dedicati al caso Di Matteo-Bonafede, mischiato con questioni totalmente diverse, dalle scarcerazioni al caso Palamara, in un frittissimo tanto appetitoso quanto fuorviante incredibilmente approdato in Antimafia. Eppure, salvo pochi intimi, nessuno ha capito esattamente quale sia il problema istituzionale che dovrebbe interessare la commissione parlamentare: non la nomina a capo del Dap di Basentini anziché Di Matteo (scelta politica opinabile e, secondo noi, sbagliata del ministro Bonafede, ma discrezionale, legittima e insindacabile); non le scarcerazioni di centinaia di mafiosi, malavitosi e presunti (decise dai giudici di sorveglianza, non dal Dap); ma un'inquietante eventualità, mai esplicitata ma fatta balenare da Di Matteo il 3 maggio nella telefonata a Giletta e poi da molti pelosi alleati dell'ultimo ora: che cioè Bonafede non l'avesse nominato perché i boss al 41-bis non lo volevano.

Il miglior modo per disinformare la gente è imbottirla e intontirla con notizie che sembrano coerenti e invece entrano come i cavoli a merenda, in un gran polverone che fa perdere il filo e dimenticare il punto di partenza: è ciò che han fatto Giletta e la sua corte di mitomani perseguitati di "Non è l'Arena, è Salvini", con la collaborazione di molti giornali e del Parlamento (question time, sfiducia a Bonafede e Antimafia). Noi abbiamo pazientemente seguito le audizioni di Bonafede, Di Matteo e un esercito di dirigenti del Dap in Antimafia, a prezzo di terribili emicranie e a rischio di labirintite. E abbiamo scoperto ciò che già tutti sapevamo. 1) Bonafede offrì gli Affari Penali o il Dap a Di Matteo (18 giugno 2018) quando conosceva da 10 giorni le proteste del boss e se ne infischio. 2) Di Matteo ha sempre smentito che Bonafede avesse deciso su input o per paura dei boss (anche sospetta pressioni di "qualcuno", pronome che non si addice a un pm).

SEGLUE A PAGINA 20

NINO DI GUARDO
CRIMINE DI STATO
 CRONACA DI UN DELITTO IMPERFETTO

310 PAGINE 2014
 con un'appendice sulle "Cronache di Nino Di Guardo"

«... Nino Di Guardo, nel suo libro, analizza i fatti posti a fondamento della proposta del Prefetto di sciogliere il Consiglio comunale di Misterbianco e, sulla base di una critica serrata, ne mette a nudo in modo sobrio ed efficace l'assoluta inconsistenza. L'eccesso di potere nella forma dello sviamento appare evidente.»
 (Giulio Professione)

in libreria | e-book
 152 pagine, 10 euro
 pellegrinieditore.it

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Fazio, Rai e politici a pag. 12
- **Colombo** Le Regioni in guerra a pag. 13
- **Fini** Dialogo fra Covid e infetto a pag. 19
- **Lerner** Corso mi fece interista a pag. 17
- **Luttazzi** Satira, sfottò e lasagne a pag. 18
- **Sabelli** Fioretti Giulietta a Napoli a pag. 15

CARLO CONTI

"Con Panariello e Pieraccioni cravano sfigati"

○ FERRUCCI A PAG. 20 - 21



La cattiveria

Renzi: "Il voto può sfuggire di mano". E sarebbe l'unico modo per cadere proprio sul simbolo di Italia viva



WWW.FORUM.SPINOZA.IT



IL GIORNO

DOMENICA 21 giugno 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Calcio in lutto

È morto Mario Corso Il piede sinistro di Dio portò l'Inter in paradiso

Brambilla a pagina 10



OGGI IN REGALO
SPECIALE WEEKEND + SALUS



ristora
INSTANT DRINKS

«I grillini? Un partito come gli altri»

Sondaggio di Noto sui 5 stelle in crisi: elettori delusi, troppe lotte e impegni non mantenuti. «Grillo torni al comando» Noto e servizi L'Associazione nazionale magistrati caccia Palamara. Lui spara a zero: non ho agito da solo, tutti chiedevano favori da p. 6 a p. 8

Politica inconcludente

Tante promesse ma nessuno scioglie i nodi

Sandro Neri

Ci risiamo. Un'altra settimana si è chiusa e nulla è seguito agli annunci roboanti del premier e del governo. L'ennesimo schiaffo a intere categorie produttive messe in ginocchio dalla pandemia. Gli Stati Generali fortemente voluti da Palazzo Chigi sono serviti soltanto a mettere in fila le negatività di questo periodo, senza offrire alcuna prospettiva a famiglie e imprese desiderose di rimettersi in marcia. La sfilata di associazioni e organizzazioni di settore ha riempito le cronache di un'intera settimana. Ma le risposte date sin qui dall'esecutivo appaiono ancora vaghe e basate su aiuti europei tutti da definire.

Continua a pagina 23

**ZANARDI ANCORA GRAVISSIMO DOPO L'INTERVENTO CHIRURGICO
COME 19 ANNI FA LOTTA NELLA GARA PIÙ DURA. L'ITALIA TIFA PER LUI**



Alex Zanardi, 53 anni

LA FORZA DEL DESTINO

Giorgetti, Turrini e Di Blasio da pagina 2 a pagina 5

DALLE CITTÀ

Misinto

Lite per un vicolo A 82 anni uccide il vicino a colpi di pistola

Bassani a pagina 18

Milano

«I sindacati a Sala Smartworking una vera giungla»

Gianni nelle Cronache

Milano

Ragazzini schiavi digitali Ora è boom

Mingoia nelle Cronache



Gossip di una rivista Usa. Gli amici smentiscono
**Clooney e Amal in crisi
Galeotto fu il lockdown**

G. Rossi a pagina 15



Dopo il flop del 2012, il ricalcolo: 21 giugno 2020
**La fine del mondo è oggi
Torna la profezia Maya**

Cutò a pagina 13

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

CATTIVO UMORE?

SONNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce



LAILA
Nuovo farmaco con estratto Silexan®
per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

LAILA
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Ascolta il tuo farmacista. Aut. Min. 10/05/2020.



Oggi su Alias D

J.M. COETZEE Addio David. Si chiude con «La morte di Gesù» la trilogia romanzesca dedicata al fanciullo ribelle e tirannico dei Vangeli apocrifi



Culture

BALASUBRAMANYAM Parla l'autore del romanzo sul «prof. Chandra». «Londra ha rimosso il colonialismo» Guido Caldiron pagina 10



Visioni

SHEFFIELD DOC/FEST Dal Brasile al Portogallo, la rassegna inglese punta l'obiettivo sul presente Cristina Piccino pagina 11

il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

DOMENICA 21 GIUGNO 2020 - ANNO L - N° 148

www.ilmanifesto.it

euro 1,50



foto di Claudio Furlan/LaPresse

Sua sanità

Milano si mobilita contro la privatizzazione della sanità. In migliaia a piazza Duomo chiedono il commissariamento del «Modello lombardo» crollato di fronte all'emergenza Covid. Le Brigate della solidarietà: mandiamoli a casa. Fontana dal papa cerca l'assoluzione pagina 2,3

Lombardia Lo stop al virus non risolverà l'emergenza

VITTORIO AGNOLETTO

La pandemia Covid ha mostrato il totale fallimento del sistema sanitario lombardo centrato sulla sussidiarietà, inventata da Formigoni, tra pubblico e privato accreditato. Un privato che raccoglie il 40% della spesa sanitaria pubblica ma che può scegliere in quali settori investire: alta chirurgia, cardiologia, malattie croniche; e quali settori ignorare: pronto soccorso, dipartimento d'emergenza, per non parlare della prevenzione, vista come una pericolosa concorrente che sottrae loro malati produttori di profitti. Una sanità privata accreditata che, in gran parte, ha aspettato quasi due settimane prima di intervenire. Da oltre vent'anni la sanità pubblica lombarda è gestita con la medesima logica della sanità privata eppure gli interessi materiali dei due settori sarebbero esattamente opposti.

— segue a pagina 2 —

MAGISTRATI

L'Anm espelle Palamara, lui minaccia

■ Sulle scale del palazzo della Cassazione, Luca Palamara recita la sua chiamata di correttezza: «Non ho mai agito da solo». All'interno il Comitato direttivo centrale dell'Associazione nazionale magistrati vota quasi all'unanimità (un'astensione) la sua espulsione. Ha già perso incarico e stipendio ed è sotto processo a Perugia per la rete di negoziati tra politici e magistrati della quale era al centro. E che decideva le nomine più importanti del Csm. «Tutte le nomine sono il frutto di un accordo politico», dice Palamara al quale non è stato consentito di intervenire ieri.

Avrebbe dovuto farlo nel corso dell'ultimo anno davanti ai probiviri. La giunta esecutiva dei magistrati perde altre due rappresentanti, che si dimettono, e decide di andare avanti fino a ottobre. «Mandato pieno per trattare con il ministro sul nuovo Csm». ANDREA FABOZZI A PAGINA 5

TOGA DI MD-AREA, SI È DIMESSA

La giudice Albano: risposte deboli

■ Rappresentante di Magistratura democratica-Area nella giunta esecutiva dell'Anm, Silvia Albano si è dimessa contro la decisione di confermare le elezioni del nuovo Comitato direttivo a ottobre. «Non ci sono risposte all'altezza della tragedia, bisognava votare a luglio», spiega in un'intervista. PAGINA 5

all'interno

Ordine dei medici «Più privato che pubblico», la riforma Maroni va rivista

Ordine dei medici e ricercatori unanimi: la riforma sanitaria dell'era Maroni va rivista. Sotto accusa lo squilibrio tra territorio e ospedale e tra pubblico e privato

ANDREA CAPOCCI PAGINA 3

LA CORSA DI ALEX Zanardi grave, ma risponde alle cure



■ Ad Alex Zanardi serve tempo. Poi si potrà valutare l'entità degli eventuali danni neurologici e alla vista. Dall'ospedale di Siena arrivano gli aggiornamenti sulle condizioni dell'ex pilota, seduto e intubato. Tanti i messaggi. Il nuotatore Vincenzo Boni: «Alex ha acceso una luce sulle Paralimpiadi». SELLITTA PAGINA 7

GIORNATA DEL RIFUGIATO Mattarella: rafforzare assistenza e protezione



■ «L'azione di protezione e assistenza deve rafforzarsi con l'elaborazione di un nuovo corso dell'Ue in materia di migrazioni»: ieri il presidente Mattarella è intervenuto in occasione della Giornata del Rifugiato. Parole indirizzate anche al governo. Sono quasi 11 mila le richieste di asilo. POLLICE A PAGINA 6

all'interno

Regeni Dal Cairo i suoi documenti (ma non solo)

E.N. PAGINA 4

Bolivia Repressione anziché nuove elezioni

CLAUDIA FANTI PAGINA 8

Atomiche Usa La Polonia si offre e Mosca la critica

YURII COLOMBO PAGINA 8

STATI GENERALI Conte chiude oggi Ambientalisti critici

■ Conte chiude gli Stati generali («Siamo i primi in Europa a farlo»), sferzata dagli ambientalisti. Stasera la conferenza stampa dopo una settimana di ascolto. Invito all'opposizione: la prossima settimana forse l'incontro - ma solo Berlusconi sembra d'accordo - poi la presentazione del piano Rilancio in parlamento. Greenpeace e i ragazzi di Fridays for future: serve una transizione verde coraggiosa. Chiesta un'accelerazione sugli obiettivi di riduzione delle emissioni e la svolta per le città. NINA VALOTI A PAGINA 4

COMIZIO DI TRUMP A TULSA Droni militari usati per spiare le proteste



■ Mentre Trump lancia la sua campagna per la rielezione a Tulsa, dove è stato ucciso un altro afroamericano da una guardia privata, si apprendono nuovi particolari dell'intensa attività di sorveglianza militare delle proteste di Black Lives Matter. MARINA CATUCCI A PAGINA 9

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





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILE N° 170 ITALIA
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/98

Fondato nel 1892



Domenica 21 Giugno 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODDA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 130

L'inedito
Fante, il racconto delle minoranze oltre il melting pot degli Stati Uniti
Francesco Durante a pag. 14



La rincorsa azzurra
Turnover e pressing il piano di Gattuso per la Champions
Roberto Ventre a pag. 17



Il personaggio
Addio a Corso la foglia è morta il suo sinistro nella leggenda
Marco Ciriello a pag. 18



Da dove ripartire
UNA SOLA RICETTA: FARE PRESTO

Romano Prodi

Vi sono alcuni avvenimenti che diventano significativi perché non vi succede nulla.

Questa è la mia conclusione sul Consiglio europeo di venerdì scorso. Una conclusione che può sembrare paradossale perché molti sono rimasti delusi dal fatto che i massimi rappresentanti dei paesi europei si sono sostanzialmente limitati a prendere atto delle proposte della Commissione e a rinviare tutto alla prossima riunione, che si terrà probabilmente intorno alla metà di luglio (con la speranza che i capi di governo europei possano finalmente parlarsi di persona e non limitarsi a dialogare a distanza.)

È vero che gli oppositori alle inattese proposte della Commissione e del tandem Merkel-Macron hanno riconfermato le loro posizioni e che perciò non vi è stato alcun accordo sulla nuova politica di solidarietà contenuta nelle proposte della "Next Generation" e dell'aumento del bilancio dell'Unione 2021-2027.

È tuttavia evidente che l'opposizione dei paesi che si definiscono frugali non è più un'opposizione di principio (quasi teologica) ma è ormai scesa nel campo contrattuale, in difesa dei relativi vantaggi fra pagamenti e incassi (i così detti rebates) che questi paesi tuttora conservano nel bilancio europeo. Questo passaggio ad una fase contrattuale ha ammorbido anche l'opposizione della Polonia, che finora aveva soprattutto sottolineato la propria diversità e i suoi legami con gli altri Paesi del patto di Visegrad.
Continua a pag. 39

Zanardi, l'errore fatale al telefonino

Il campione girava un video ora è in coma, rischia la vista L'autista: spuntato all'improvviso

«Alex aveva il cellulare in mano, poi la sbandata»: un testimone e un video raccontano gli attimi che hanno preceduto l'impatto con il tir sulla Provinciale 146 nel Senese. Zanardi stava filmando quando ha perso il controllo della handbike. L'autista, indagato «come atto dovuto», ha reso dichiarazioni spontanee al pm: «Me lo sono trovato davanti». E sono stati sentiti anche gli organizzatori della staffetta, il sindaco di Pienza accusa: nessuno mi aveva avvertito della gara. Il campione è in coma farmacologico, rischia la vista.
Agata, Marani e Montone alle pagg. 2 e 3



Noventa, i biglietti di augurio lasciati davanti alla casa di Zanardi nel padovano

Il dramma
La moglie: «La gara deve continuare»

Alessia Marani a pag. 2

Il tifo per Alex
Il coraggio di un uomo che unisce tutti

Piero Mei a pag. 39

«Toghe, indipendenza a rischio»

► Intervista al vicepresidente del Csm Ermini: «Crisi morale, il Parlamento faccia la riforma» Palamara espulso dall'Anm, non può leggere la sua lettera di difesa: «Io capro espiatorio»

Alberto Gentili

«La crisi morale delle toghe mette a rischio l'indipendenza, il Parlamento faccia la riforma», il vicepresidente del Csm Ermini è chiaro sulla crisi della magistratura: «Precisiamo subito però che ciò che è emerso in queste ultime settimane fotografa una situazione risalente nel tempo, non una situazione attuale. Questo Consiglio ha dimostrato di saper reagire e di saper funzionare nel solco della Costituzione». Intanto Palamara è stato espulso dall'Anm, è la prima volta. E i colleghi gli negano l'audizione: «Violato il codice etico». Il magistrato replica: «Io capro espiatorio, non ho agito da solo». A pag. 5
Scarpa a pag. 4

Le nuove regole

Campania, via le mascherine obbligatorie solo al chiuso

Adolfo Pappalardo

Da domani entra in vigore l'ordinanza del governatore De Luca: via le mascherine. All'aperto, ovviamente, perché l'obbligo resta nei luoghi chiusi (mezzi pubblici, negozi, supermercati ecc), nelle situazioni di assembramento o dove non si può mantenere la distanza di almeno un metro.
A pag. 9

La storia

«De Luca juventino» il tackle di Caldoro e la politica da stadio

Antonio Menna

Caldoro contro De Luca, la sfida politica si sposta allo stadio: «Vincenzo è juventino». A pag. 9

Il focus

Nel di rilancio le infrastrutture dimenticate

Nando Santonastaso

Fase 2, il bazooka spara a salve: 55 miliardi annunciati dal governo per la ripartenza pronti solo 1,5. La denuncia è dei costruttori edili: «Un miliardo e più da spendere per le opere pubbliche non solo è un'inezia rispetto ai 55 miliardi annunciati dal decreto del governo». La gran parte delle risorse sarà spesa in aiuti e sostegno sociale.
A pag. 7

Il colloquio

Cammino: governo senza strategie ci sarà da piangere

Valerio Iuliano

L'ad Carpisa-Yamamay L'Italia è spaccata in due al Nord città svuotate al Sud ripresa più veloce
Valerio Iuliano a pag. 7

Profeti & bufale

Chi legge questo articolo è scampato alla fine del mondo

Alessandro Perissinotto

Se sto leggendo questo articolo significa che il mondo non è finito, che anche questa volta la profezia basata sul calendario Maya si è dissolta come una promessa elettorale il giorno dopo le votazioni. Oggi, 21 giugno 2020 il mondo avrebbe dovuto finire. Lo ha detto nei giorni scorsi un tizio, il sedicente ricercatore dell'Università del Tennessee Paolo Taglioguin.
Continua a pag. 38

La sfida di Lissner

San Carlo-Scala bentornato al derby della lirica

Stefano Valanzuolo

Coppi e Bartali, curva Nord e curva Sud, Callas e Tebaldi. Senza dualismi, senza fazioni contrapposte, senza il tifo prosaico e palpabile l'industria culturale, da sempre e non solo in Italia, vacillerebbe, minata nella sua credibilità. Anche quella del calcio: nessuno, tranne un ipocrita, può pensare - appunto - che una partita di pallone non induca sussulti. Neppure alla playstation. Continua a pag. 38





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 170 ITALIA

NAZIONALE



Domenica 21 Giugno 2020 • S. Luigi Gonzaga

IL GIORNALE DEL MATTINO

Compara le notizie su ilmessaggero.it

L'anniversario Marco Risi: «Ecco il mio Gassman mattatore fragile e animo da poeta»
Ippaso a pag. 19



Verso l'esordio Roma, le mani su Vertonghen Lazio, Immobile si scalda con 2 gol
Nello Sport



È morto Mario Corso Serie A, prime reti Nkoulou s'inginocchia Oggi Bergamo riprova l'emozione del calcio
Nello Sport



PRIMO!
ilmessaggero.it/sport

La sfida Ue sugli aiuti La sterzata della Merkel spinga l'Italia a fare presto

Romano Prodi

V i sono alcuni avvenimenti che diventano significativi perché non vi succede nulla. Questa è la mia conclusione sul Consiglio Europeo di venerdì scorso. Una conclusione che può sembrare paradossale perché molti sono rimasti delusi dal fatto che i massimi rappresentanti dei Paesi europei si sono sostanzialmente limitati a prendere atto delle proposte della Commissione e a rinviare tutto alla prossima riunione, che si terrà probabilmente intorno alla metà di luglio (con la speranza che i capi di governo europei possano finalmente parlarsi di persona e non limitarsi a dialogare a distanza.)

È vero che gli oppositori alle inattese proposte della Commissione e del tandem Merkel-Macron hanno riconfermato le loro posizioni e che perciò non vi è stato alcun accordo sulla nuova politica di solidarietà contenuta nelle proposte della "Next Generation" e dell'aumento del bilancio dell'Unione 2021-2027.

È tuttavia evidente che l'opposizione degli Stati che si definiscono frugali non è più un'opposizione di principio (quasi teologica) ma è ormai scesa nel campo contrattuale, in difesa dei relativi vantaggi fra pagamenti e incassi (i così detti rebates) che questi Paesi tuttora conservano nel bilancio europeo. Questo passaggio ad una fase contrattuale ha ammorbidito anche l'opposizione della Polonia, che finora aveva soprattutto sottolineato la propria diversità.

Continua a pag. 18

L'errore fatale di Zanardi

► «Aveva il cellulare in mano, poi la sbandata»: un testimone e un video sullo scontro con il tir L'autista: me lo sono trovato davanti. Grave trauma facciale per Alex: è in coma, ma si spera



I cartelli lasciati davanti a casa di Zanardi a Noventa (Padova)

Un caso unico Il tifo per l'uomo che ha unito tutti
Piero Mei

A lex, l'uomo che lotta per nascere un'altra volta, la sua terza.
Continua a pag. 18

Luca Pancalli «Campione non solo per noi paralimpici»
Gianluca Cordella

L uca Pancalli, presidente dello sport Paralimpico, non si dà pace: «Un campione non solo per noi».
A pag. 3

SIENA Un errore fatale per Alex Zanardi, l'ex pilota di Formula 1 53enne, campione paralimpico, che venerdì pomeriggio si è scontrato con un camion a bordo della sua handbike sulla provinciale 146 nel Senese. Secondo un testimone e un video «aveva un cellulare in mano». Poi la sbandata fatale. L'autista: me lo sono trovato davanti. Gravissimo il trauma facciale, rischia la vista. Le sue condizioni, in coma farmacologico, sono gravi ma stabili.
Alle pag. 2 e 3

La moglie: posso solo aspettare, come nel 2001 Daniela costretta al secondo calvario «La corsa continui, lui vorrebbe così»

dal nostro inviato Alessia Marani
SIENA Un amore fortissimo, che ha già dimostrato di sapere affrontare le bufere e i dolori più devastanti e che ora è



chiamato a un nuovo enorme sforzo. Daniela Manni è la signora Zanardi dal '96: «Posso solo aspettare, come nel 2001. La corsa? Deve comunque continuare, Alex vorrebbe così».
A pag. 2

Ermini: «Toghe, la crisi morale mette a rischio l'indipendenza»

► Intervista al vicepresidente del Csm. Palamara espulso dall'Anm

Alberto Gentili

«I a crisi morale delle toghe mette a rischio l'indipendenza». Il vicepresidente del Csm, David Ermini, in un'intervista al Messaggero mette a fuoco la crisi della magistratura. «Precisiamo subito però - spiega - che ciò che è emerso in queste ultime settimane fotografa una situazione risulante nel tempo, non una situazione attuale. Questo Consiglio ha dimostrato di saper reagire e di saper funzionare nel solco della Costituzione». Intanto Palamara è stato espulso dall'Anm.
A pag. 5

La difesa

Il pm: «Farò i nomi di chi faceva parte di questo sistema»
Giuseppe Scarpa

L uca Palamara replica così all'espulsione dall'Anm: «Farò i nomi di chi faceva parte del sistema. Mi cercavano in tanti, ora sono tutti spariti». Un anno fa la Sezione disciplinare del Csm lo aveva sospeso dalle sue funzioni di sostituto procuratore.
A pag. 4

Parla il ministro

Boccia: «Ho fiducia sui 5 cinquestelle ai fondi del Mes»
Simone Canettieri

O ggi si chiudono gli Stati Generali a Villa Pamphili e il ministro per gli Affari regionali, Francesco Boccia, guarda già avanti: «Alla fine Mes5 voterà sì sul Mes. La strada per uscire dall'emergenza coronavirus? Basta assempiamenti».
A pag. 7

Il teste chiave

Il pusher: «Informavo i carabinieri, ma non so nulla di Cerciello»

Camilla Mozzetti

«P asso notizie ai carabinieri, ma non conoscevo Cerciello». Lo conferma, Italo Pompei, ma aggiunge anche che non conosceva Mario Cerciello Rego, il vicebrigadiere assassinato, secondo l'accusa, da due giovani americani. «Quei due erano stati adescati da Brugiatelli».
A pag. 15



PREOCCUPAZIONI COSTANTI? DALLA RICERCA SCIENTIFICA NASCE LAILA. Nuovo farmaco con estratto Silexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve. www.laila.it

IL BRANNO SOGNI D'ESTATE PER LO SCORPIONE. Buona domenica, Scorpione! Avete prestato attenzione ai vostri animali la notte del solstizio? Hanno parlato? E se sì, che dicevano? Raccontavano di voi e della lunga storia d'amore che state vivendo, o che sognate? Sogno di una notte di mezza estate, Luna nuova in Cancro, misteriosa come piace a voi, insieme a Nettuno e Marte, crea le giuste atmosfere per realizzare un film d'amore. Auguri.

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,50



il Resto del Carlino

DOMENICA 21 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Calcio in lutto

È morto Mario Corso Il piede sinistro di Dio portò l'Inter in paradiso

Brambilla a pagina 10



OGGI IN REGALO
SPECIALE WEEKEND + SALUS



ristora
INSTANT DRINKS

«I grillini? Un partito come gli altri»

Sondaggio di Noto sui 5 stelle in crisi: elettori delusi, troppe lotte e impegni non mantenuti. «Grillo torni al comando» **Noto e servizi**
L'Associazione nazionale magistrati caccia Palamara. Lui spara a zero: non ho agito da solo, tutti chiedevano favori **da p. 6 a p. 8**

La lezione di Zanardi

La volontà di scegliere la nostra vita

Agnese Pini

Se tu potessi vederci, ascoltarci, leggerci adesso: l'avresti immaginata un'emozione così? Un Paese intero - e che Paese: mai tanto diviso, ostile e astioso, arrabbiato - che unito ti guarda e guardandoti si commuove, che rispettoso e attonito ricorda le tue disavventure e le tue imprese, i tuoi dolori e la tua forza, il tuo mito: Alex Zanardi.

E allora, se tu potessi parlarci, adesso, che cosa diresti ai giornalisti accalcati là fuori, oltre le porte della terapia intensiva, ai chirurghi dentro la sala operatoria, che cosa diresti a tua moglie e a tuo figlio, a ciascuno di noi?

Segue a pagina 2

**ZANARDI ANCORA GRAVISSIMO DOPO L'INTERVENTO CHIRURGICO
COME 19 ANNI FA LOTTA NELLA GARA PIÙ DURA. L'ITALIA TIFA PER LUI**



Alex Zanardi, 53 anni

LA FORZA DEL DESTINO

Giorgetti, Turrini e Di Blasio da pagina 2 a pagina 5

DALLE CITTÀ

Riviera romagnola

Luci accese in discoteca: voglia di ballare dopo quattro mesi

Spadazzi a pagina 18

Bologna, elezioni 2021

Pd, Critelli avverte: «Non ci sono predestinati»

Rosato in Cronaca

Granarolo, sulla Porrettana

Scontro frontale tra due auto Una vittima

Radogna in Cronaca



Gossip di una rivista Usa. Gli amici smentiscono
**Clooney e Amal in crisi
Galeotto fu il lockdown**

G. Rossi a pagina 15



Dopo il flop del 2012, il ricalcolo: 21 giugno 2020
**La fine del mondo è oggi
Torna la profezia Maya**

Cutò a pagina 13

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce



LAILA
Nuovo farmaco con estratto Silexan®
per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

LAILA
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA.

SONNO DISTURBATO?

ATTIVO UMORE?

AL. MENARINI

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Ascolta il tuo farmacista. Aut. Min. 10/05/2020.





IL SECOLO XIX



DOMENICA 21 GIUGNO 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CCXXIV - NUMERO 147, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

Le regole dal 10 luglio

PAGAMENTI ELETTRONICI LE NOVITÀ FISCALI

Bonus per i commercianti, app e canali telematici: quali convergono



Domani l'inserto di 8 pagine in omaggio con

IL SECOLO XIX

IN UN PARCO DI LONDRA: UN ARRESTO Tre morti accoltellati al corteo anti razzismo

PACI E TORTELLI / PAGINA 11

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 14
Economia-Marketing	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Xix	Pagina 42
Programmi-Tv	Pagina 45
Sport	Pagina 46
Meteo	Pagina 51

CAMERA DI COMMERCIO, CONFINDUSTRIA E SINDACATI COMPATTI: «TROPPI CANTIERI IN AUTOSTRADA, BASTA». LETTERA A GOVERNO E ASP

La Liguria isolata si mobilita «Tutti a Roma, così moriamo»

Sopralluogo di Bucci e Toti sul nuovo viadotto. Il governatore: «Siamo sul Genova-San Giorgio»

Una grande manifestazione a Roma contro l'isolamento della Liguria e la crisi delle imprese provocata dal caos sulle autostrade. A lanciare l'idea, che trova compatti anche Confindustria e sindacati, è Luigi Attanasio, presidente della Camera di Commercio di Genova. «Le aziende liguri stanno morendo, serve un segnale forte». Gli stessi soggetti scriveranno nei prossimi giorni a governo e Aspi, per sottolineare la gravità della situazione. Intanto, il sindaco Bucci e il governatore Toti ieri sono stati sul nuovo ponte. E Toti, in una diretta social, ne ha svelato il possibile futuro nome: «Siamo sul viadotto Genova-San Giorgio».

DELL'ANTICO EFAGANDINI / PAGINE 2 E 3

L'INTERVISTA

Francesco Ferrari

Delrio: «I presidenti delle Autorità portuali meritano più rispetto»

«Credo che i presidenti meritino più rispetto, per il ruolo che ricoprono e il lavoro che svolgono. Questo tiro al piccione mediatico e politico lo trovo invece disdicevole per un Paese serio». Graziano Delrio, "padre" della legge di riforma portuale, non appartiene alla scuola politica di chi alza i toni. Ma di fronte alle notizie che arrivano da Trieste (dove il presidente Zeno D'Agostino è stato destituito dall'Anac) e Venezia (dove il porto rischia di essere commissariato perché Regione e Città metropolitana hanno bocciato il bilancio) si concede uno strappo alla regola della pacatezza.

L'ARTICOLO / PAGINA 15



ECCO IL VENTRE DEL PONTE COLLAUDO A LUGLIO DA AGOSTO LE PRIME AUTO

E. ROSSI / PAGINA 3

L'AUTISTA DEL TIR, INDAGATO E SOTTO CHOC, RACCONTA IL DRAMMA: «DOPO LA CURVA MI È PIOMBATO ADDOSSO»

«Zanardi stabile, ma rischia la vista»

Alex Zanardi è ricoverato in coma farmacologico, a Siena. L'operazione è stata superata e il quadro è «stabile», dicono i medici. Ma grave da un punto di vista neurologico: potrebbero esserci lesioni alla vista, presto per dire quanto serie. In frattempo, l'attenzione della Procura si concentra

anche su come sia potuto accadere l'incidente, nel corso di una manifestazione lungo le strade della Toscana senza un cordone di sicurezza. L'autista del Tir, sotto choc, racconta: «Svoltata la curva, Zanardi mi è piombato addosso. Ho sterzato, ma invano».

PELLEGRINI ZONCA / PAGINE 4 E 5

LA TESTIMONIANZA

Andrea Ferro / PAGINA 5

L'amico Podestà: «Così siamo diventati i gemelli olimpici»

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

La solitudine e l'effimera libertà del lavoro da casa

Da trent'anni precisi lavoro da casa e lavoro da solo, a trent'anni or sono risale la mia prima connessione alla rete, a quel tempo usavo già esclusivamente il personal computer per lavorare e possedevo un telefono mobile per comunicare a voce, dunque di smart working credo di intendermene qualcosa. Questo anche se non l'ho mai chiamato in questo modo, che a chiedere al traduttore significa lavoro intelligente, ma solo lavoro, lavoro e basta. È il lavoratore, il sottoscritto, che ha un aggettivo, ed è libero, sono un libero lavoratore, un lavoratore non soggetto ad alcun vincolo contrattuale che cede il frutto del proprio ingegno al miglior offerente: quindi non esattamente libero, ma solo un po' libero, perché se è vero che posso darmi a chi voglio è pur sempre vero che giaccio sotto il tallone di ferro del mercato, il mercato, noio, che decide quanto vale il mio lavoro. Racconto questa storia perché se trent'anni fa la mia posizione era una rarità, ricordo con quanto orgoglio presi quella decisione.

SEQUIE / PAGINA 14

ROLLI



Al tuo fianco dal 1935

Via Cornigliano, 189R - Genova
www.gruppomaccio.it

IL RACCONTO

Montagna, nuovo turismo pensando al numero chiuso

REINHOLD MESSNER

Se davvero i cittadini, i turisti scegliessero le valli montane meno conosciute e non soltanto per un fine settimana, allora saremmo di fronte a una novità così forte da poter cambiare il turismo montano. Una scelta intelligente per godere della bellezza, del silenzio che è nei suoni della natura.

L'ARTICOLO E MARTINET / PAGINA 12

A POLLENZO

Viaggio nei segreti del pane il cibo simbolo del lockdown

ELENANIEDDU

È stato il cibo simbolo degli italiani costretti a restare in casa per il lockdown. Il pane è stato riscoperto nelle sue infinite varianti e ha riacquisito il suo valore simbolico di condivisione e comunità. L'Università di Scienze Gastronomiche di Pollenzo organizza cinque giorni di studio e confronto sull'alimento più amato.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

Al tuo fianco dal 1935

Via Cornigliano, 189R - Genova
www.gruppomaccio.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tavola con
Massimo Osanna
«RIAPRIAMO
L'ITALIA E POMPEI,
IL DECLINO
SI PUÒ FERMARE»

Paolo Bricco — a pag. 8



Air Day
Da oltre vent'anni
Voli Privati
in tutto il mondo

0422 1628070
fly@airday.it
www.airday.it

Procure, l'Ann espelle Palamara — P. 2 Trump tenta la riscossa dopo Covid e proteste — P. 10 Ora la destra polacca rischia di perdere le elezioni — P. 11

Domenica

Copertina
Porte aperte
nelle stanze
di Giacomo
Leopardi



Lifestyle

Racconti di sé
Diari di oggi,
autobiografie
per superare
la paura



Lunedì

Famiglie
e immobili
Effetto Covid:
il condominio
cambia regole

Prestito Fca, sì alle condizioni Sace: investimenti in Italia per 5,2 miliardi

Le contropartite. Gli impegni del gruppo: no delocalizzazioni, mantenimento dei marchi e dell'occupazione fino al 2023. In arrivo il decreto: 800 milioni al personale, 4,5 miliardi per la filiera e 1 miliardo per la ricerca

L'istruttoria per la garanzia statale Sace sui maxi-prestiti da 6,3 miliardi a Fca si può ritenere conclusa sulla base di impegni che l'azienda inserirà nel contratto di finanziamento con Intesa Sanpaolo. Si attende ora il decreto del ministero dell'Economia. Investimenti in Italia per 5,2 miliardi, tra progetti confermati e nuovi, impegni per evitare delocalizzazioni, piena occupazione entro il 2023 e mantenimento dei marchi sono tra gli impegni formalizzati in alcuni documenti che Il Sole 24 Ore ha potuto consultare. Dei 6,3 miliardi, fino a 1,2 miliardi potranno essere impiegati per fornitori stranieri.

Carmine Fotina — a pag. 3

60 per cento

La stima della platea, tra coloro che hanno già chiesto 25 mila euro (597 mila in totale), che ora può aumentare fino a 30 mila

Liquidità
Prestiti garantiti, in 360mila hanno diritto a chiedere importi più alti

Serafini e Ursino — a pag. 5

TROPPI DEBITI, COMPRANO GLI ISRAELIANI



Nazareth. Vista della città: in primo piano la Basilica dell'Annunciazione

Patriarcato Latino in crisi vende le terre di Nazareth

di Carlo Marconi — a pagina 23

Produttività, innovazione, Sud: i target di Conte per le partecipate

STATI GENERALI

Il premier ai vertici delle aziende pubbliche: patto per gli investimenti

Rilancio degli investimenti e rete unica nazionale, più produttività e Sud. Le priorità per le quali ieri Giuseppe Conte ha chiamato i vertici delle società partecipate «spina dorsale del Pacto» a un patto per collaborare al Recovery plan italiano accelerando sui progetti e fornendo «contributi concreti». Oggi ultima giornata degli Stati generali.

Manuela Perrone — a pag. 2

SEMPLIFICAZIONI

Il decreto partirà a costo zero in attesa del nuovo deficit

Rogari e Trovati — a pag. 2

ILLECITI PENALI

Fondo perduto: se la domanda è infondata rischio fino a tre anni

Raffaele Rizzardi — a pag. 4

L'APPELLO

La nuova povertà chiede aiuto ad Assisi

di Padre Fortunato

Pochi conoscono uno dei segreti del mondo francescano, che da sempre sono in prima linea per stare accanto a chi soffre: «Chi ha doni, chi non ha prenda» è la filosofia che guida i figli di san Francesco, in modo particolare in questo periodo

terribilmente difficile. I segnali spia di questo momento faticoso sono le centinaia e migliaia di lettere che continuano ad arrivare alla comunità francescana del Sacro convento di Assisi, così come i messaggi inviati attraverso la rete. E non c'è differenza fra quelli scritti durante la "prigione" del lockdown e quelli pensati oggi. — continua a pagina 6

PIANI ANTI PANDEMIA

COSA SERVE ALL'ITALIA PER CONTARE IN EUROPA

di Sergio Fabbrini

Dopo la pandemia, la ripresa dell'Italia sarebbe impossibile, senza il sostegno europeo. Tuttavia, l'Unione europea (Ue) non è una entità astratta, ma un'arena di confronto (e di scontro) tra interessi nazionali differenti. L'abbiamo visto di nuovo l'altro ieri, nella riunione (online) del Consiglio europeo dei capi di governo. Quella riunione doveva approvare la proposta della Commissione europea di dare vita ad un programma ("Next Generation EU") per la ricostruzione delle economie dei Paesi più colpiti dalla pandemia. Il Consiglio europeo non è riuscito a trovare un accordo, bloccato dalle divisioni al suo interno. La decisione è stata rinviata a nuove riunioni (formali e informali) da tenersi nella prima metà di luglio. Quando in gioco c'è la distribuzione di risorse finanziarie, l'Ue riesce a decidere ciò che i governi nazionali le consentano di decidere. Occorre dunque contare, in questo confronto/scontro tra governi. Ma è qui, nel caso dell'Italia, che le cose non funzionano come dovrebbero. Vediamo meglio.

"Next Generation EU" è un progetto innovativo e senza precedenti. Fisso si rivolge alla fase post-pandemica e consiste di 750 miliardi di euro (di cui 500 in forma di sussidi e 250 in forma di prestiti). Questi fondi dovrebbero aiutare le economie colpite a riconvertirsi, non solamente a ricostruirsi, lungo le linee della neutralità ambientale, della digitalizzazione tecnologica e dell'inclusione sociale.

Il progetto è costituito di tre programmi. Il primo, di supporto agli Stati membri (655 miliardi), è centrato su una Recovery and Resilience Facility (550 miliardi); il secondo, di supporto al settore privato (56,3 miliardi), basato su strumenti finanziari per assicurare la liquidità e gli investimenti strategici. — continua a pagina 8

SCENARI ECONOMICI

CON IL COVID DEFLAZIONE GLOBALE ALLE PORTE

di Marcello Minenna

L'economia mondiale sta lentamente tornando on-line: ci sono segnali evidenti di ripresa dei consumi negli Usa nonostante la minaccia pandemica costante e l'emergere di importanti economie (tra cui quella inglese) da un lungo lockdown.

Durante il fermo delle attività economiche in marzo e aprile, un fortissimo shock ha colpito i mercati di offerta e domanda si è riverberato sui prezzi di beni e servizi ovunque, causando un mix di effetti contrastanti. Da un lato un effetto deflativo immediato dovuto al crollo dei prezzi dell'energia (il petrolio da una media di 50 dollari al barile è crollato in aprile fino a 10 dollari) e all'arresto dei consumi privati; dall'altro un fenomeno di forte inflazione sui beni alimentari, che ha avuto una connotazione globale ma il cui impatto dovrebbe essere transitorio e riassorbito in pochi mesi, secondo l'esperienza cinese.

— continua a pagina 9

La motor valley vince con auto elettrica e Cina

IL DISTRETTO EMILIANO

La transizione nel mondo dell'auto verso i veicoli elettrici e l'arrivo dei colossi cinesi trasforma il distretto emiliano del settore. La cinese Faw sta infatti scegliendo il sito produttivo per un investimento da 1,2 miliardi di euro: tra le opzioni allo studio spiccano l'ex Ilva a Cam-

pogalliano e l'ex Omv di Reggio Emilia. L'Emilia Romagna è stata preferita al polo inglese dell'Oxfordshire. «Perché qui? Perché qui c'è tutto. Soprattutto le competenze immateriali, le più preziose, che non puoi costruire da un giorno all'altro. E per le quali il denaro non basta», dice Peter Tutzer, il manager che sta realizzando il progetto.

Paolo Bricco — a pag. 5

LETTERA AL RISPARMIATORE

Generali, più business digitale Focus sull'efficienza operativa

di Viterio Carlini — a pagina 9

PAOLO CATTIN CON VOI A MILANO

OREFICERIA 33,50 €/GR.

MARENGHI 280,00 €

STERLINE 550,00 €

KRUGERRAND 1.485,00 €

VALUTIAMO E ACQUISTIAMO PREZIOSI
DAL LUNEDÌ A VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 18.00 • SABATO DALLE 9.00 ALLE 13.00
AMBROSIANO SRL • VIA DEL SOLE 7 • 20123 MILANO • TEL. +39 02 491 19 280 • WWW.AMBROSIANOMILANO.IT





verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.85.85.85
www.verisure.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.85.85.85
www.verisure.it

Domenica 21 giugno 2020
Anno LXXVI - Numero 170 - € 1,20
S. Luigi Gonzaga

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.48) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Cicciaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

L'Anm caccia Palamara. Che si difende: «Pago colpe di tutti». È vero, e i magistrati non possono far finta di niente

IL TONNO ESPIATORIO



Il Tempo di Osho

Pericolo pubblico a Roma Fermate i monopattini!



Magliaro alle pagine 16 e 17

DI FRANCO BECHIS

È tra il 27 giugno 2015 quando ad Orvieto al congresso della corrente dei magistrati, prese la parola un membro del Csm che era ben noto all'uditorio. Si chiamava Luca Palamara (come il tonno, rideva Cossiga), ed esordì così: «È stato fino a questo momento un congresso importante e significativo. E proprio perché abbiamo parlato di correnti e del ruolo della corrente non possiamo negare a noi stessi che stiamo partecipando a un congresso politico, a un congresso di una corrente». Poi Palamara tirò le orecchie ai suoi: «Non si può essere partito di lotta e di governo allo stesso tempo...». Un congresso politico? Un partito di lotta? Un partito di governo? Qualcuno dei tanti presenti si scandalizzò per quelle parole? Qualche membro del Csm, magistrati presenti che non appartenevano a Unicost? Nessuno. D'altra parte lo statuto di quella corrente non faceva proprio alcun mistero della propria vocazione: «Il gruppo promuove, anche con l'ausilio (...)»

segue a pagina 3
Di Corrado a pagina 3

Manie di grandezza

Conte ormai si crede Prodi e vuole farsi il suo Ulivo

Bisignani a pagina 5

Parla l'ex ministra Grillo

«Al Movimento serve un capo Di Battista è quello giusto»

La Rosa a pagina 8

4 italiani su 10 contrari al vaccino

Il Covid è stato un massacro e noi facciamo i no-vax

Frasca a pagina 11

OCCUPAZIONE DI SUOLO FAI-DA-TE

I tavolini non bastano più Ora sui marciapiedi c'è pedana selvaggia

Verucci a pagina 18



Il Maestro conteso

Ardea e Aprilia si fanno la guerra per i resti di Manzù

Gobbi a pagina 20

Siamo a cavallo

Riapre Capannelle E finalmente c'è pure il pubblico

Schito a pagina 23

ALLART CENTER
PORTE • FINESTRE • VERANDE

AL CENTRO DELLA TUA CASA

Via Tiburtina 255 - 00162 Roma (Metro Bologna)

#sempreinbuonemani

Tel. 06 491404 - www.allartcenter.it

Il diario

di Maurizio Costanzo



Bisognerà arrivare ad una soluzione riguardo il caso di Giulio Regeni, il giovane italiano arrestato, torturato e ucciso a Il Cairo. Dico questo per quello che ho letto. Dico questo perché ho visto il dolore raccontato, anno dopo anno, dai suoi genitori e il silenzio, forse non voluto, delle Autorità italiane. Non so dare una spiegazione a tutto ciò, ma vorrei, in qualche modo, lenire il dolore dei genitori di Giulio Regeni. Mi dicono che non si riesce a risolvere con le Autorità egiziane, in quanto all'Egitto avremmo venduto navi militari, quindi facendo un affare. Avrei preferito che quelle del Cairo non comprassero le navi ma dicessero la verità su Regeni.



LA NAZIONE

DOMENICA 21 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Calcio in lutto

**È morto Mario Corso
Il piede sinistro di Dio
portò l'Inter in paradiso**

Brambilla a pagina 10



**OGGI IN REGALO
SPECIALE WEEKEND
+ SALUS**

ristora
INSTANT DRINKS

«I grillini? Un partito come gli altri»

Sondaggio di Noto sui 5 stelle in crisi: elettori delusi, troppe lotte e impegni non mantenuti. «Grillo torni al comando» **Noto e servizi**
L'Associazione nazionale magistrati caccia Palamara. Lui spara a zero: non ho agito da solo, tutti chiedevano favori **da p. 6 a p. 8**

La lezione di Zanardi

**La volontà
di scegliere
la nostra vita**

Agnese Pini

Se tu potessi vederci, ascoltarci, leggerci adesso: l'avresti immaginata un'emozione così? Un Paese intero - e che Paese: mai tanto diviso, ostile e astioso, arrabbiato - che unito ti guarda e guardandoti si commuove, che rispettoso e attonito ricorda le tue disavventure e le tue imprese, i tuoi dolori e la tua forza, il tuo mito: Alex Zanardi.

E allora, se tu potessi parlarci, adesso, che cosa diresti ai giornalisti accalcati là fuori, oltre le porte della terapia intensiva, ai chirurghi dentro la sala operatoria, che cosa diresti a tua moglie e a tuo figlio, a ciascuno di noi?

Segue a pagina 2

**ZANARDI ANCORA GRAVISSIMO DOPO L'INTERVENTO CHIRURGICO
COME 19 ANNI FA LOTTA NELLA GARA PIÙ DURA. L'ITALIA TIFA PER LUI**

Alex Zanardi, 53 anni

**LA FORZA
DEL DESTINO**

Giorgetti, Turrini e Di Blasio da pagina 2 a pagina 5

DALLE CITTÀ

Firenze, in Santa Croce

**L'ultima sfida
del polo del No:
4mila in piazza
senza mascherine**

Baldi a pagina 18

Livorno, la strage di cetacei

**Cucciolo di delfino
veglia la madre
e muore stremato**

Dolciotti e commento di Antico a p. 19

Firenze

**Movida, l'appello
del sindaco:
«Basta scontri»**

Ulivelli in Cronaca



Gossip di una rivista Usa. Gli amici smentiscono

**Clooney e Amal in crisi
Galeotto fu il lockdown**

G. Rossi a pagina 15



Dopo il flop del 2012, il ricalcolo: 21 giugno 2020

**La fine del mondo è oggi
Torna la profezia Maya**

Cutò a pagina 13

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

CATTIVO UMORE?

SONNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

Nuovo farmaco con estratto Silexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

LAILA

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Assista il tuo farmacista. Aut. Min. 10/05/2020.





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

L'Espresso

Direttore Maurizio Molinari

Leonardo da Vinci
CANTINE LEONARDO DA VINCI
I vini ispirati dal genio

IL VINO COME
LEONARDO
COMANDA.

shop.leonardodavinci.it

Anno 45 - N° 146

Domenica 21 giugno 2020

Oggi con L'Espresso

In Italia € 2,50

Editoriali

Tutti gli uomini per un presidente

di Eugenio Scalfari

Ieri mattina mi sono riletto sul nostro giornale il mio articolo dedicato a François de La Rochefoucauld e mi sono molto divertito: il personaggio è eccezionale fin da quando aveva i suoi diciott'anni alla corte di Francia dei primi del Seicento fino a quando tirò le cuoia nel 1680. Personaggi di questo genere non sono frequenti nella storia dei Paesi civili e in particolare in quella della Francia che è stato uno dei maggiori lumi di civiltà europea.

Questa mia rilettura mi ha dato da pensare a quello che sta accadendo oggi in Italia. Gli eventi sono numerosi anche perché noi abbiamo da molti decenni un Paese che è passato attraverso due guerre mondiali, una monarchia, una repubblica, una dittatura. Insomma una serie assai numerosa di varianti che se dovessi elencarle tutte con la dovuta attenzione non finirei più.

● continua a pagina 33

La ripartenza passa per l'innovazione

di Maurizio Molinari

Telemedicina, insegnamento online, Intelligenza artificiale per il vaccino, sviluppo della banda larga, lavoro ibrido e cyber difese: la ripartenza è segnata dalla convivenza con il virus Covid 19 e quanto sta avvenendo, in Italia come altrove, lascia intendere che le nuove tecnologie possono rivelarsi decisive nell'affrontare le sfide di una stagione segnata da un'incertezza senza precedenti.

La Sanità è il terreno più evidente di tale fenomeno. Garantire le cure è fondamentale per affrontare la pandemia - come il rischio di un suo ritorno - e durante il lockdown molti cittadini hanno imparato a loro spese che troppi medici di famiglia non sono stati raggiungibili e troppi ospedali hanno posticipato con le motivazioni più diverse visite e interventi.

● continua a pagina 33

Zanardi, inchiesta sulla corsa

Al centro delle indagini sull'incidente ci sono la mancanza dei permessi e della scorta di sicurezza. Il campione è in coma farmacologico, il medico: "È grave ma ora non rischia la vita, danni alla vista". La moglie Daniela disse ai medici: "Operatelo solo se c'è speranza"



▲ In ospedale a Siena La moglie di Zanardi esce dal Policlinico con i familiari

La staffetta di cui nessun sindaco sapeva (ma scortata dalla polizia municipale) finisce al centro dell'inchiesta sull'incidente di Alex Zanardi. Chi l'ha organizzata? Come? Avvertendo chi? Soprattutto: cos'era esattamente? Una «bicicletta tra amici», come dicono dalla società sportiva? O era diventata qualcosa di più strutturato, per cui era obbligatorio avvertire l'autorità di pubblica sicurezza? Il campione, intanto, è in coma farmacologico con un danno cerebrale importante.

di Bocci, Calandri Di Maria e Montanari

● da pagina 2 a pagina 4

L'intervista

Il camionista: "L'ho visto cadere. Ho sterzato, tardi per evitarlo"

di Fabio Tonacci

● a pagina 3

Il commento

Se Alex tira fuori il meglio di noi

di Michele Serra

Intorno ad Alex Zanardi, aggrappato alla vita, c'è tutta Italia che lo sostiene. È un sostegno strameritato, non bastasse il coraggio da eroe omerico, Zanardi ha messo in campo, nella sua seconda vita, una leggerezza strepitosa perché fosse ben chiaro che non voleva far pesare a nessuno le sue tribolazioni. Menomato e vittorioso, menomato e spiritoso, unico nella sua straordinaria parabola eppure fratello di tutti.

● continua a pagina 32

Conte vedrà le opposizioni finiti gli Stati Generali

Salvini: "Noi e i 5S decidiamo chi verrà dopo Mattarella"

di Tommaso Ciriaco e Carmelo Lopapa

● alle pagine 6 e 7

Altan

STATI GENERALI? LA CURVA PENDE, MA NON VIENE MAI GIÙ.



Le divisioni nel Pd

Gori: "Leader senza identità serve una svolta riformista"

di Alessia Gallione

● a pagina 13

Espulso dall'Anm

Palamara: "Pago io, ma ecco i nomi di chi usava le correnti"

di Liana Milella

● a pagina 11

GENEROSO ZIGARELLA

LA SCUOLA È FALLITA

URGE RIFONNDARLA

SECONDA PARTE
su una realtà e consiglia trasformazioni

LA SCUOLA È UN TEMPO PER TUTTI I NOSTRI ITALIANI

Solo una radicale e completa trasformazione dell'attuale scuola secondaria superiore può favorire l'uscita dall'emergenza educativa, salvare intere generazioni di giovani e consentire un vero progresso della società italiana.

esperienze, fatti, critiche, idee, proposte

PER GENITORI DOCENTI STUDENTI DIRIGENTI

Editore: Youcanprint

Longform

Madeleine McCann, 3 anni

Il mistero della piccola Maddie

● da pagina 45 a pagina 48

Torna la serie A

Torino-Parma, NKoulou esulta

Gol per Floyd ma il Toro fa 1-1 con il Parma

● da pagina 38 a pagina 41

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49823923 - 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: pubblicita@manzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie, Lussemburgo, Marocco, P. Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia HR 22 - Regno Unito: GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ



L'AGGUATO IN UN PARCO, ARRESTATO UN LIBICO
Londra, 3 morti accoltellati
Torna l'incubo terrorismo
 FRANCESCA PACI ELETIZIA TOKITELLO - P.15



NELLA NOTTE IL COMIZIO A TULSA
Trump ritrova il suo popolo
"Da qui parte la rimonta"
 PAOLO MASTROLILLI - PP.14-15



LA STAMPA



DOMENICA 21 GIUGNO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.168 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 GNN

L'EDITORIALE

LA UE, L'ITALIA E IL DISORDINE DEL MONDO

MASSIMO GIANNINI

È l'era del "nuovo disordine mondiale", titola in copertina l'ultimo numero dell'Economist. Come dargli torto? Il pianeta malato e dolente si cura le ferite lasciate dal coronavirus. Ma gli organismi sovranazionali che per 75 anni hanno guidato i nostri destini vacillavano paurosamente già prima che la pandemia sconvolgesse il Terzo Millennio. Le spalle di Trump al multilateralismo e la dottrina del "Make America Great Again", le mire neo-imperiali della Cina e le Vie della Seta, la mutata geopolitica energetica di Putin in Siria e Libia e la volontà di potenza di Stati-Regione come la Turchia e l'Iran. La forza centrifuga dei nazionalismi e dei populismi ha rimesso tutto in discussione già da tempo. Il Covid ha fatto il resto. Innescando la crisi sanitaria e riaccendendo la crisi finanziaria. Acuitizzando le sofferenze e moltiplicando le disuguaglianze. Squassando le economie e logorando le democrazie.

Le istituzioni della governance globale che abbiamo provato a darci in tre quarti di secolo ci paiono ormai inadeguate. Ma come ricorda proprio l'Economist, citando una frase di Dag Hammarskjöld, non dovremmo dimenticare che non le abbiamo create perché ci portassero in paradiso, ma perché ci salvassero almeno dall'inferno. E in definitiva, dal 1945 in poi, l'obiettivo è stato raggiunto. L'Onu, la Nato e il Trattato di Non Proliferazione non ci hanno garantito la Pace Globale (purtroppo i conflitti regionali sono andati e vanno avanti lo stesso). Ma ci hanno almeno evitato la Terza Guerra Mondiale (e nelle condizioni date, non è cosa da poco). La stessa riflessione, da Bretton Woods in poi, si può fare per il Wto e per l'Oms. L'Organizzazione per il Commercio è stata sicuramente troppo morbida, nel gestire l'irruzione del colosso cinese sui mercati.

CONTINUA A PAGINA 21

L'ATLETA È SEMPRE IN COMA. IL SINDACO DI PIENZA: NESSUNO HA SEGNALATO LA CORSA

Lo schianto di Zanardi "La strada andava chiusa"

Indaga la Procura. Parla il camionista: "Ho sterzato, mi è venuto addosso"

LA TESTIMONIANZA

L'EROE ALEX E LE SUE SFIDE

SIMONA ERCOLANI

La grande forza di Alex è aver mantenuto i piedi per terra, e di questa frase lui di sicuro riderebbe.

CONTINUA A PAGINA 5

GIULIA ZONCA INVIATA A SIENA

La scorta di Zanardi si muove per lo più su due ruote e non si fa notare. Vigiliano senza invadenza, vegliano il campione senza messaggi o fiori. Molti a distanza, con un rispetto che si può toccare. Sulle strade dell'eroica, delle grandi imprese, non si lasciano disegni appesi alle ringhiere.

APAGINA 3 CRISTIANO PELLEGRINI PP.2-3

INTERVISTA AL CT DELLA NAZIONALE

Cassani: "Tradito dal troppo amore per le strade"

GIORGIO VIBERTI - P.5

INTERVISTA AL GOVERNATORE

Zaia e la Lega "Io né premier né segretario"



Salvinie Zaia MATTIOLI - P.9

L'ANH ESPELLE L'EX PRESIDENTE

Cacciato Palamara "Tradito da quelli che chiedevano aiuto"

FRANCESCO GRIGNETTI

L'Associazione nazionale magistrati espelle il suo ex presidente, Luca Palamara: «Violazione del codice etico».

IL TACCUINO DI SORGI - P.5

L'ANALISI

ANDARE OLTRE LE MANOVRE DI PALAZZO

QUEL SEGNALE CHE I CITTADINI SI ASPETTANO

GIAN CARLO CASELLI

La decisione senza precedenti dell'Associazione nazionale magistrati è un colpo di reni per tentare di raddrizzare una situazione da default.

CONTINUA A PAGINA 21

LA SERIE A RIPARTE
Il Toro tradito da Belotti. E Nkoulou si inginocchia per Floyd



Nkoulou segna e si inginocchia davanti a Belotti che nella ripresa sbaglierà il rigore della vittoria BUCCHERI E MANASSERO - PP.32-33

SE N'È ANDATO A 78 ANNI IL CAMPIONE DELLA GRANDE INTER

Ciao Mariolino, un violino al posto del piede sinistro

GIGI GARANZINI

Minuto di silenzio in quest'anno maledetto anche per Mario Corso, primo violino nell'indimenticabile orchestra della Grande Inter. Sul podio a dirigere la bacchetta di Luisito Suarez, pronto a cederla nelle fasi di sofferenza difensiva a capitano Picchi: ma una volta riconquistata palla era la sublime melodia di Mariolino a innescare e a illuminare il crescendo degli altri solisti.

IL RACCONTO

Tutti pazzi per le Alpi nell'estate post Covid

REINHOLD MESSNER

Sarebbe intelligente, molto intelligente. I cittadini, i turisti scelgono le valli montane meno conosciute? In Alto Adige non l'ho ancora avvertito, ma se davvero fosse così e non soltanto una scelta da fine settimana, allora saremmo di fronte a una novità così forte da poter cambiare il turismo montano. Dicevo di



una scelta intelligente perché se cerchi una villetta in affitto in un luogo più isolato, lì il virus non lo prendi, ma puoi godere della bellezza, del silenzio che è nei suoni della natura. Scelta intelligente anche perché dopo mesi di vita chiusa in casa, dopo il dolore, i timori del contagio, è corretto cercare il mondo degli spazi aperti, dell'aria pura, l'incontro con la tranquillità.

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA
 Barolo | Brunello Barbaresco
 Whisky Macallan | Samaroli Champagne
 349 499 84 89
 www.felademauro@yaho.it

Infarto e ictus fanno ancora più vittime del coronavirus. **COMBATTIAMOLI INSIEME!**
 dona il **5x1000** a **Cardioteam Foundation Onlus** codice fiscale **97696730015**
 Dr. Marco DIENA
 www.cardioteamfoundation.org



Il Piccolo

Trieste

L' ex ministro dei Trasporti Graziano Delrio difende la riforma del 2016: «Ma il testo va implementato nel tempo»

«Porti, presidenti al lavoro fra mille norme Da Trieste a Venezia, meritano più rispetto»

L' EX MINISTRO «Credo che i presidenti meritino più rispetto, per il ruolo che ricoprono e il lavoro che svolgono. Questo tiro al piccione mediatico e politico lo trovo disdicevole per un Paese serio». Graziano Delrio, "padre" della legge di riforma portuale, di fronte alle notizie da Trieste (dove il presidente Zeno D' Agostino è stato destituito dall' Anac) e Venezia (dove il porto rischia di essere commissariato dopo che Regione e Città metropolitana hanno bocciato il bilancio) fa uno strappo alla regola della pacatezza e torna a indossare per un giorno i panni da ministro dei Trasporti: in una intervista oggi sul Secolo XIX, il capogruppo Pd alla Camera difende la riforma del 2016 («di più non si poteva fare») ma ricorda che quel testo va «implementato nel tempo» se si vuole «davvero far funzionare i porti». Partendo dal fatto che i casi di Trieste e Venezia hanno riaperto sulla difficoltà di gestione dei porti italiani, a chi gli chiede se lo spirito della sua riforma sia stato "tradito" in questi anni Delrio risponde: «Non parlerei di tradimento. Il tema è più complesso, riguarda l' architettura costituzionale del Paese. Piaccia o no, portualità e infrastrutture strategiche, anche di rilevanza nazionale, furono incluse nel 2001 nel nuovo Titolo V tra le materie di competenza concorrente Stato-Regioni-enti locali». Già una sua «prima proposta del 2015 che prevedeva solo 8 **Autorità** di **sistema** portuali e un più snello e centrale modello di governance, fu impugnata da alcune Regioni e cassata dalla Consulta. Qualsiasi ulteriore riforma» dovrebbe «ripartire da una serena valutazione del Titolo V», dice Delrio, e «a 20 anni dalla sua entrata in vigore mi parrebbe anche doverosa». Delrio osserva che «nella legge 84/94 il presidente era sostanzialmente mediatore tra interessi locali. Al ministro arrivava una terna di nomi per ogni porto (indicata da Regione, Provincia, Comune, Camera di commercio) e tra questi lo stesso ministro sceglieva», mentre «con la nuova legge si è inteso rafforzare il legame presidente-governo, prevedendo che sia il ministro a scegliere il presidente offrendo poi il suo candidato al concerto della Regione. Nell' attuale assetto costituzionale è il massimo che si poteva e che si possa fare. Il senso era, ed è: il presidente rappresenta e attua nel suo scalo la politica portuale nazionale dentro un quadro di coordinamento dell' intero **sistema** portuale garantito dalla Conferenza nazionale». L' ex ministro osserva che «esistono pubbliche amministrazioni che funzionano, e imprese private che non funzionano, e viceversa. Io credo nel modello che abbiamo. I porti sono linee di confine dello Stato: custodiscono i depositi energetici costieri strategici e in molti casi anche le basi militari. Dai porti dipende l' approvvigionamento di materie prime, funzione commerciale vitale di interesse generale per un Paese che non ne ha. A me pare giusto che tutto ciò sia sotto l' egida di una pubblica amministrazione centrale dello Stato. Tra l' altro non capisco la SpA pubblica, fermo restando l' attuale Titolo V, quale vantaggio avrebbe rispetto ai problemi principali che i porti vivono: escavi, dragaggi, tempi delle opere pubbliche, approvazione dei piani generali... Una SpA pubblica non godrebbe di extraterritorialità giuridica o amministrativa. Né potrebbe ignorare leggi ambientali, urbanistiche o il Codice degli appalti, essendo la maggioranza eventualmente comunque posseduta da Regioni o Comuni. Mi pare una discussione un po' ideologica, quella sulla natura giuridica delle Authority». Augurandosi che la portualità resti «sempre centrale nell' agenda politica del governo» giacché «da essa passano molte delle chance di ripresa», Delrio continua «a valutare come buona la





Il Piccolo

Trieste

dota il governo di strumenti di coordinamento e programmazione di strategie e investimenti, e consente alle Adsp di ragionare e operare su sistemi logistici di area vasta. Quello che Zeno D' Agostino stava realizzando a Trieste - tra porto, retroporto, interporti e punto franco - ne è l' esempio», fermo che «le leggi si applicano e implementano». Quanto al rapporto fra Anac e Adsp, Delrio non conosce «i singoli casi» ma nota come «non ci sia un solo presidente accusato di rilievi penali o dolosi», mentre «questi presidenti hanno gestito una stagione complessa: l' entrata in vigore della riforma, l' accorpamento delle vecchie **Autorità** portuali, tre diversi governi in 3 anni, ora la crisi Covid»: «Tutto in un quadro amministrativo e normativo caotico e spesso contraddittorio, stratificato negli ultimi 25 anni. Meritano più rispetto, per il ruolo che ricoprono e il lavoro che svolgono». «Dobbiamo tutti dare una mano affinché questi hub logistici, decisivi per il Paese, possano funzionare al meglio nell' interesse dell' economia nazionale». --

Il Piccolo

Trieste

Consiglio comunale

La solidarietà di Panteca a Zeno D' Agostino

Il Consiglio comunale ha approvato una mozione di solidarietà nei confronti dell' ex presidente dell' **Autorità portuale** Zeno D' Agostino, decaduto dopo una sentenza dell' Anac. Il contenuto della mozione è stato comunicato ufficialmente al manager veronese dal numero uno dell' assemblea municipale Francesco Di Paola Panteca, che ha espresso anche l' auspicio che l' intera vicenda possa trovare al più presto una soluzione positiva.

Porto, apertura del governo «No al commissario» Tempi e navi, i dubbi di Giri

Spessotto: mossa politica. La Uil boccia i conti: bisogna scavare

Alberto Zorzi

VENEZIA «Il presidente **Pino Musolino** ha dimostrato ottime qualità manageriali e bloccarne l'attività sarebbe un atto irresponsabile e incomprensibile». L'apertura al presidente dell'Autorità di sistema portuale arriva da quel ministero delle Infrastrutture che ne avrà in mano le sorti, se entro il 30 giugno il bilancio dell'ente non verrà approvato. Il sottosegretario Salvatore Margiotta parla di «azione di palazzo strumentale» e «assurdi tatticismi politici»: «Escludo che si possa pensare di commissariare un porto come Venezia e un presidente che ha lavorato bene». Giovedì il comitato di gestione ha bocciato il bilancio 2019: solo **Musolino** ha votato sì, mentre si sono opposti Fabrizio Giri e Maria Rosaria Campitelli, rappresentanti di Città metropolitana e Regione. Il presidente del Porto prima ha detto che il termine non è perentorio, poi ha auspicato di ricucire con i due enti, ma il tempo stringe. Non aiuta lo scontro pesante con i due «ribelli», che l'hanno accusato anche di aver «strumentalizzato» la situazione dei 160 lavoratori delle Clp di Venezia e Chioggia, dicendo che lo stop al bilancio bloccava anche l'integrazione salariale prevista dal decreto «Rilancia Italia», così come la riduzione dei canoni per le imprese. Una bugia, per Giri e Campitelli, secondo i quali basterebbe una variazione sul bilancio 2020. Ma dal Porto spiegano che senza consuntivo approvato non è possibile. Il tema dello scontro - almeno quello esplicito visto che secondo gli oppositori del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro sarebbe lui (e secondariamente nel governatore Luca Zaia) il «mandante» di questo attacco a **Musolino** - è il terminal di Fusina e quell'accordo con la Venice Ro.Port.Mos. (gruppo Mantovani), che prevede 9 milioni di euro in più ai privati per finire la seconda darsena e un allungamento della concessione dal 2052 al 2062, a fronte però di uno spostamento dei rischi sui privati. «L'atto è già stato approvato il 20 gennaio», ripete il presidente. Quel giorno però Campitelli era assente, mentre Giri votò contro. E a verbale fece mettere tutti i suoi dubbi: da un lato quelli di metodo, in quanto contestò a **Musolino** di aver firmato da solo l'accordo, senza coinvolgere il comitato, dall'altro quelli di merito. Intanto sui tempi, perché nell'accordo si diceva che per non perdere i fondi Ue i lavori dovevano finire al 31 marzo 2020, appena due mesi dopo. «Ignoro totalmente a che punto sia il concessionario in merito a questa scadenza così ravvicinata e importante», aveva detto Giri. Aveva poi messo in dubbio l'importo dei lavori eseguiti (si parlava di 80 milioni) e aveva criticato la cancellazione del riferimento alla crocieristica, per la quale Fusina era un'opzione. «Non si è mai affrontata la proposta di project financing di Vtp», aveva rilevato. Per lui inoltre si sarebbero dovute valutare meglio altre ipotesi alternative, compresa la revoca. Di «mossa politica» parla anche la deputata Arianna Spessotto (M5s), che pure in passato aveva già chiesto il commissariamento di **Musolino**. Mentre Umberto Zerbini della Uil è stato l'unico a bocciare il bilancio nell'organismo di partenariato. «Il Porto fa utili perché non si scava, se non si trovano i siti di conferimento la colpa non è mia - ha detto - Il presidente va spesso in missione all'estero, con i relativi costi, ma in termini di traffico i risultati sono zero».



Porto di Venezia, incombe l'ombra del Commissario

Telefonata del ministro De Micheli a Zaia, al posto di Musolino spunta Zeno D'Agostino Nuovi rilievi dei rappresentanti di Regione e Città Metropolitana ai bilanci dell'Autorità

ELISIO TREVISAN

PORTO MESTRE Dopo la bocciatura del Bilancio consuntivo da parte dei rappresentanti di Regione e Città metropolitana di Venezia nel Comitato di gestione portuale, se si escludono i messaggi di solidarietà giunti da varie parti della società civile e della politica, a favore del presidente dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas) **Pino Musolino** c'è stata una sola vera presa di posizione di sostanza: quella del sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Salvatore Margiotta, che ieri lo ha difeso a spada tratta: «Escludo che si possa anche solo pensare di commissariare un porto rilevante come Venezia, e un presidente che ha lavorato bene, per assurdi tatticismi politici». LE CONSULTAZIONI Tatticismi o no, se ha preso posizione solo Margiotta (esponente del Pd originario di Potenza), che pure è sottosegretario al Ministero che conta in questo frangente, è un po' poco per dire che il commissariamento non ci sarà. Il ministro Paola De Micheli non ha proferito verbo. E invece il ministero dei Trasporti è intervenuto subito per difendere il presidente dell' **Autorità portuale** di Trieste, Zeno D' Agostino, che nei giorni scorsi l' **Autorità** nazionale anticorruzione ha dichiarato decaduto per inconfirmità dell' incarico: il Ministero ha annunciato che impugnerà al Tar del Lazio la sentenza dell' Anac, affiancando D' Agostino. In realtà, pare, il ministro De Micheli si è interessato anche alla questione veneziana, discutendone al telefono con il governatore Luca Zaia e il sindaco Luigi Brugnaro i quali le hanno ribadito di aver lasciato piena libertà d' azione ai propri rappresentanti al Porto, Zaia aveva anche aggiunto «se i bilanci sono buoni si approvano» facendo intendere che, evidentemente, Maria Rosaria Campitelli (che, con Fabrizio Giri per la Città Metropolitana, siede in Comitato di gestione portuale) aveva le sue buone ragioni nel votare contro il Bilancio. L' ipotesi emersa sarebbe quella di un commissariamento per 6 mesi al massimo (che il ministro potrebbe affidare, sentendo Zaia, proprio a Zeno D' Agostino, almeno secondo voci romane), così da dare continuità alle attività dei due scali di Venezia e di Chioggia: in tal modo, dopo le elezioni amministrative Paola De Micheli concorderà con il governatore veneto il nome del nuovo presidente. Intanto sui botta e risposta tra i due rappresentanti di Regione e Comune e il presidente **Musolino**, si aggiunge un' altra puntata dopo che ieri sono apparse su Il Gazzettino le nuove dichiarazioni del presidente dell' Adspmas. Nuovi documenti che aprono prospettive diverse sulle dichiarazioni di **Musolino**. Il presidente, in primo luogo, aveva detto che la questione del Terminal delle autostrade del **mare** di Fusina, costruito da Ve.Ro.Port.Mos. del Gruppo Mantovani per le navi traghetto, non c' enterebbe nulla tecnicamente con la votazione negativa del Bilancio consuntivo, e inoltre che la bocciatura bloccherebbe le erogazioni a sostegno dei lavoratori portuali in cassa integrazione e la riduzione dei canoni di concessione ai terminal e agli altri operatori. **Musolino** infine aveva sostenuto che è un controsenso bocciare un bilancio che è stato, invece, approvato a pieni voti dal Collegio dei Revisori dei conti e dai Ministeri competenti. Riguardo al riequilibrio del Pef, il Piano economico per Fusina, le dichiarazioni di voto di Campitelli e Giri, in realtà, dicono che c' è un contrasto tra il Rendiconto generale per l' esercizio finanziario 2019,



Il Gazzettino

Venezia

nel quale appaiono 7 milioni di euro da pagare (dei 9 assegnati a Ve.Ro.Port.Mos.), e la delibera di riaccertamento dei residui, nella quale non si evidenzia né un residuo iniziale passivo né uno finale passivo come dovrebbe, pertanto si evidenzia una palese difformità tra documenti costituenti la complessiva documentazione del Rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2019. I DOCUMENTI Inoltre il decreto 34/2020 Rilancio Italia citato da **Musolino** per affermare che verranno bloccate le erogazioni ai lavoratori e le riduzioni dei canoni, non evidenzia legami con la mancata approvazione del Bilancio e quindi, in base all' articolo 199, sembra che l' **Autorità** possa dare i 60 euro ad ogni dipendente relativamente a ciascuna minore giornata di lavoro, e possa pure procedere con la riduzione dei canoni. Quanto all' approvazione del Bilancio a pieni voti, infine, quest' ultimo consuntivo ha ottenuto l' ok del Collegio dei Revisori dei conti e dei Ministeri, come anche quello del 2017 (quando **Musolino** fu nominato al Porto) effettivamente venne approvato all' unanimità, ma quello del 2018 (quando, a luglio, sorse la questione Fusina), da approvare entro aprile 2019, venne approvato con il solo voto favorevole del presidente (assente Campitelli, astenuto Giri, mentre il comandante della Capitaneria non vota il Bilancio). © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

I poteri dell' Autorità portuale sulle aree di Marghera e le grandi navi I presidenti Costa, Zacchello e Boniciolli. Nel 1993 l' assassinio Di Ciò

Gli scenari del "dopo Musolino" Sul porto gli occhi della politica

lo scenario Grandi manovre sul fronte del Porto. È la lettura che nel centrosinistra si fa della bocciatura del bilancio presentato da **Pino Musolino**. Manovre per piazzare le forze in vista della scadenza del suo mandato, attesa per il 2021. Gli scenari adesso sono aperti. L' articolo 7 della legge di riforma dei porti prevede che in caso di mancata approvazione dei bilanci nei termini, il Ministero possa disporre la revoca del mandato del presidente del Comitato di gestione. E la nomina di un commissario che non potrà comunque rimanere in carica più di sei mesi. Chiaro che le manovre sono già iniziate. Sulla riconferma di **Musolino** la Regione di Luca Zaia non si è mai espressa. Anche nelle ultime vicende è evidente il distacco che il presidente leghista vuole mantenere. Più esplicita la posizione del sindaco Luigi Brugnaro. In un primo momento in sintonia con **Musolino**, soprattutto sul tema delle grandi navi. Poi i dissensi. Per via della politica. Ma anche dei caratteri conflittuali dei due. Adesso Brugnaro, che si ricandida in settembre per un secondo mandato, ovviamente punta gli occhi sul Porto. Prima industria della città e luogo strategico per molte scelte che interessano Venezia. Già nel 2016, all' epoca della nomina del nuovo presidente, lui aveva proposto senza successo una proroga per Paolo Costa, il predecessore di **Musolino**. Adesso i giochi potrebbero aprirsi in anticipo. Un ruolo determinante nella nomina del nuovo presidente dell' Autorità di sistema portuale, che spetta al ministro delle infrastrutture Paola De Micheli, lo ricopre la Regione. Che deve dare il suo parere vincolante. Nomine che da quando è stata varata la riforma dei porti, poi aggiornata da Delrio, non sono mai state indolori. Prima di Costa, voluto da Silvio Berlusconi e dal Pd contro il parere del sindaco Cacciari, che gli avrebbe preferito il suo fedelissimo Enrico Mingardi, a governare il porto veneziano era stato l' imprenditore Giancarlo Zacchello. Prima ancora il triestino Claudio Boniciolli. Il Porto veneziano è sempre stato teatro di eventi intensi, anche drammatici. Come quella mattina del 9 settembre 1993, quando l' allora "Provveditore al porto" Alessandro Di Ciò, esponente democristiano di rilievo, era stato assassinato nel suo studio delle Zattere dal direttore Sandro Travagnin. Tragedia arrivata al culmine di una stagione di veleni e di polemiche. Con la riforma dei porti il presidente ha acquisito nuovi poteri e competenze. E una capacità di spesa notevole. Investimenti da decine milioni di euro per rifare le banchine e costruire infrastrutture, per scavare i canali di accesso a Marghera e le aree portuali da reinvestire. E adesso i traghetti e le ipotesi sulle grandi navi. Insomma, un posto di potere. Che fa gola alla politica. --A.V.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Tresse e Fusina, "project" nella bufera Il precedente: «Proroga illegittima»

Il retroscena della rottura sul bilancio. Le lettere di Musolino, i canoni non pagati. Nuova convocazione del presidente il 26

Alberto Vitucci Due "project financing" nella bufera. Riguardano entrambi società del gruppo Mantovani, l'azienda del Mose. La piattaforma logistica di Fusina, alla base della bocciatura del bilancio del **Porto** 2019. E la discarica dei fanghi nell' isola delle Tresse. In entrambi i casi il nodo è quello della proroga della concessione. «Illegittima», secondo alcuni esperti. «Vietata dall' articolo 175 del Codice degli appalti del 2016». «Necessaria», secondo la difesa del presidente Musolino. IL PRECEDENTE Il 5 marzo scorso viene approvato dal Cta, il Comitato tecnico del Provveditorato, il progetto per l' ampliamento della discarica delle Tresse. Ma l' aspetto amministrativo viene stralciato. «Illegittimo prorogare una concessione in essere», fa mettere a verbale l' ingegnere Francesco Aorrentino, Rup del procedimento, «perché in questo modo si alterano i rapporti di par condicio fra le aziende». La società è la "Tressetre" del gruppo Mantovani. La modifica della convenzione del 2010 era stata presentata dall' ingegner Valerio Volpe e dall' avvocat Paola Juris del Provveditorato, dall' avvocato dello Stato Cerillo. Accordo firmato pochi mesi prima dall' ex provveditore Roberto Linetti, dal presidente Musolino e dal legale della Tressetre Maurizio Boschiero. autostrada del mareUna proroga ritenuta «illegittima» e un finanziamento di 9 milioni di euro con fondi dell' Autorità portuale all' impresa Venice Ro.Port Mos scpa, sempre del gruppo Mantovani, è alla base anche del recente scontro sul bilancio portuale. Bocciato con il voto contrario dei rappresentanti della Regione Maria Rosaria Anna Campitelli e della Città metropolitana Fabrizio Giri. «Una decisione presa in autonomia dal presidente, senza informare il Comitato di gestione», hanno detto, «non potevamo votarlo». le letterePrima del voto sulla nuova convenzione, il 27 luglio del 2018, il **Porto** scrive due lettere al sindaco Brugnaro chiedendo il «supporto» alla decisione, per il bene dello scalo veneziano. La prima, del 21 gennaio, è firmata dal direttore Martino Conticelli, la seconda (25 luglio) dallo stesso presidente Musolino. Allega due pareri legali, dello studio Leone e dell' esperta Veronica Vecchi. Sostiene che così i rischi vengono affidati alla società, e non ricadranno sull' Autorità portuale. i precedentiLa richiesta di modificare la convenzione era stata presentata anche quattro anni fa, sotto la gestione del presidente Costa. L' azienda sosteneva che il traffico portuale minore del previsto metteva in difficoltà l' intera operazione. Richiesta respinta, come quella per la sospensione dei canoni concessori da 2 milioni e mezzo di euro. Non pagati per due anni, nonostante la dilazione. i collaudiAltro contenzioso riguarda le opere effettivamente realizzate dalla società che ha firmato il project. «Risultano collaudati lavori per 16 milioni su 70», segnalano i due consiglieri della Regione e della Città metropolitana. lo scontroIl centrosinistra compatto difende Musolino. «Killeraggio politico, il **porto** non può essere commissariato». Comune e Regione tengono i toni bassi, Neganò ci siano «questioni politiche» alla base dello strappo. nuova convocazioneIl presidente Musolino ha inviato ai componenti del Comitato di gestione una nuova convocazione per il 26 giugno alle 10. All' ordine del giorno, la «Variazione dei crediti attivi e passivi dell' anno 2019». Tentativo di ripresentare e fare approvare un bilancio bocciato solo due giorni fa. La convocazione è stata inviata a Giri e Campitelli. Ma anche ai rappresentanti della Capitaneria, Piero Pellizzari e Michele Messina, che hanno in Comitato diritto di voto per questioni che riguardano



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la sicurezza. Invitati anche i tre revisori dei conti Passaro, Mazzone e De Nardo. Ma la situazione resta critica. «La documentazione è già disponibile nell' area istituzionale del sito», conclude la lettera. Dunque, a quanto pare, nessuna variazione rispetto al quadro. Il voto di Regione e Città metropolitana difficilmente potrà essere diverso. -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL SOTTOSEGRETARIO MARGIOTTA

«Irresponsabile bloccare ora l'attività Escludo l'ipotesi di un commissario»

L' esponente del governo: «Quanto successo non è altro che un' azione di palazzo strumentale che non andrà a buon fine»

«Il **Porto di Venezia** è una risorsa indispensabile per il Paese e il presidente Musolino ha dimostrato ottime qualità manageriali. Bloccarne l' attività sarebbe, soprattutto in questo momento, un atto irresponsabile e incomprensibile. Quanto successo quindi non può essere considerato altro se non un' azione di palazzo strumentale che, per quanto mi riguarda, non andrà a buon fine». Così si è espresso ieri il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Salvatore Margiotta, del Partito Democratico, commentando la bocciatura del bilancio consuntivo dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico settentrionale, validato da revisori dei conti di ministero delle Infrastrutture e ministero dell' Economia, a causa del voto contrario di Regione e Città Metropolitana. «Escludo infatti- dice Margiotta- che si possa anche solo pensare di commissariare un **porto** rilevante come **Venezia** e un presidente che ha lavorato bene per assurdi tatticismi politici». La vicenda del bilancio bocciato dai rappresentanti di Regione e Città metropolitana ha visto tanti commenti del centrosinistra e un sostanziale silenzio dei partiti del centrodestra. Anche se la vicenda è ovviamente sulla bocca di tutti e tutti chiedono informazioni. «Bocciare senza motivo il bilancio del **porto** che presenta un avanzo di amministrazione di 25 milioni e un utile di 10 è davvero grave: così si danneggiano lavoratori, imprese e il territorio non solo veneziano, ma dell' intero veneto. Zaia non può nascondersi dietro a un dirigente, dicendo che non è una sua competenza. Esiste una responsabilità politica, perciò vogliamo spiegazioni!», ribadiscono dal Pd veneto la vicecapogruppo Francesca Zottis e il consigliere Bruno Pigozzo che annunciano una interrogazione. «Ci domandiamo con quali criteri avvengano le valutazioni, perché sulla base dei numeri la bocciatura sembra ingiustificabile. Oltretutto c' era già il via libera dai Revisori dei Conti nominati dai ministeri dell' Economia e dei Trasporti. In assenza di motivazioni c' è il dubbio che si tratti di una scelta politica», ribadiscono. --MITIA CHIARIN.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la curiosità

#IostoconMusolino lo stupore del presidente per l' hashtag di difesa

Il primo ad usarlo era stato il professore di Ca' Foscari, Marco Sgarbi. L' hashtag #IostoconMusolino è diventato su Twitter il tratto distintivo dei commenti di quanti prendono le difese del presidente del Porto. Tanto che lo stesso **Pino Musolino** se ne stupisce, ringraziando per il sostegno: «Nella vita recente ho visto molte cose», ha detto, «ma mai avrei pensato ad un hashtag come quello e sicuramente non per una situazione incredibile e montata sul nulla come quella che qualcuno ha voluto creare».



Tresse e Fusina, "project" nella bufera Il precedente: «Proroga illegittima»

L'itinerario della ritirata sul Adriatico. Le lettere di Musolino, i licenziamenti pagati. Nuclei a carico della resistenza. Il 20

di **FRANCESCO** **ALBERTINI**
VENEZIA
Lo scontro in laguna

Tresse e Fusina, "project" nella bufera. Il precedente: «Proroga illegittima»
L'itinerario della ritirata sul Adriatico. Le lettere di Musolino, i licenziamenti pagati. Nuclei a carico della resistenza. Il 20

di **FRANCESCO** **ALBERTINI**
VENEZIA
Lo scontro in laguna

Tresse e Fusina, "project" nella bufera. Il precedente: «Proroga illegittima»
L'itinerario della ritirata sul Adriatico. Le lettere di Musolino, i licenziamenti pagati. Nuclei a carico della resistenza. Il 20

«Irresponsabile bloccare ora l'attività Escludo l'ipotesi di un commissario»

di **FRANCESCO** **ALBERTINI**
VENEZIA
Lo scontro in laguna

«Irresponsabile bloccare ora l'attività. Escludo l'ipotesi di un commissario»
L'itinerario della ritirata sul Adriatico. Le lettere di Musolino, i licenziamenti pagati. Nuclei a carico della resistenza. Il 20



Venezia: Margiotta, bloccare attività porto atto irresponsabile

Roma, 20 giu. (askanews) - "Il **Porto** di **Venezia** è una risorsa indispensabile per il Paese e il Presidente Musolino ha dimostrato ottime qualità manageriali. Bloccarne l'attività sarebbe, soprattutto in questo momento, un atto irresponsabile e incomprensibile. Quanto successo quindi non può essere considerato altro se non un'azione di palazzo strumentale che, per quanto mi riguarda, non andrà a buon fine". Lo dichiara in una nota il Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Salvatore Margiotta, commentando la bocciatura del bilancio consuntivo dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, validato da revisori dei conti di ministero delle Infrastrutture e ministero dell'Economia, a causa del voto contrario di Regione e Città Metropolitana. "Escludo infatti che si possa anche solo pensare di commissariare un **Porto** rilevante come **Venezia** e un Presidente che ha lavorato bene per assurdi tatticismi politici", rilancia il Sottosegretario.

The screenshot shows the Askaneews website interface. At the top, there are navigation links for 'HOME', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'ESTERI', 'CRONACA', 'REGIONI', 'SPORT', and 'CULTURA'. Below this, there is a 'SPECIALI' section with various topics like 'Cinque Affari', 'Liberalità', 'Mafia', 'Roma e dintorni', 'Clima', 'Cultura', and 'Comunicazione'. The main article is titled 'Venezia: Margiotta, bloccare attività porto atto irresponsabile' and is dated 'Sabato 20 giugno 2020 - 12:28'. The article text is partially visible, matching the text in the main document. To the right of the article, there are several smaller images and video thumbnails, including 'Caminetti di design Da Vinci', 'TG Web Lombardia', and 'Il Brasile ha asperato un milione di contagi di Covid'.

Porto di Venezia: Margiotta, no al commissariamento, sarebbe azione di palazzo

(FERPRES) - Roma, 20 GIU - «Il **Porto** di **Venezia** è una risorsa indispensabile per il Paese e il presidente Musolino ha dimostrato ottime qualità manageriali. Bloccarne l'attività sarebbe, soprattutto in questo momento, un atto irresponsabile e incomprensibile. Quanto successo quindi non può essere considerato altro se non un'azione di palazzo strumentale che, per quanto mi riguarda, non andrà a buon fine». Così il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Salvatore Margiotta, in una dichiarazione raccolta da Adnkronos commentando la bocciatura del bilancio consuntivo dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, validato da revisori dei conti di ministero delle Infrastrutture e ministero dell'Economia, a causa del voto contrario di Regione e Città Metropolitana. «Escludo infatti - conclude Margiotta - che si possa anche solo pensare di commissariare un **porto** rilevante come **Venezia** e un presidente che ha lavorato bene per assurdi tatticismi politici»

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there are banners for '2020 EUROPEAN MOBILITY PARIS EXPO' and 'Lavoro commerciale per tutti gli stakeholders interessati nella mobilità europea'. Below these is the FerPress logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. The main content area displays a news article with the headline 'Porto di Venezia: Margiotta, no al commissariamento, sarebbe azione di palazzo'. The article text is partially visible, starting with 'FERPRES - Roma, 20 GIU - «Il Porto di Venezia è una risorsa indispensabile per il Paese...'. To the right of the article is a sidebar with a login form, a 'RACCHIO QUIOTIDIANO DALL'LETTERE' section, and a 'COMPLE TRAVEL' section. The bottom of the page features a 'Scegli la lingua' dropdown menu and a 'CONDACIAMO IL TRU COME LA STRADA DI CASA' advertisement.

Il Nautilus

Venezia

PORTI: MARGIOTTA, "NO A COMMISSARIAMENTO VENEZIA, SAREBBE AZIONE DI PALAZZO"

Roma - «Il **Porto** di **Venezia** è una risorsa indispensabile per il Paese e il presidente Musolino ha dimostrato ottime qualità manageriali. Bloccarne l'attività sarebbe, soprattutto in questo momento, un atto irresponsabile e incomprensibile. Quanto successo quindi non può essere considerato altro se non un'azione di palazzo strumentale che, per quanto mi riguarda, non andrà a buon fine». Così il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Salvatore Margiotta, commentando la bocciatura del bilancio consuntivo dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico settentrionale, validato da revisori dei conti di ministero delle Infrastrutture e ministero dell' Economia, a causa del voto contrario di Regione e Città Metropolitana. «Escludo infatti- conclude Margiotta- che si possa anche solo pensare di commissariare un **porto** rilevante come **Venezia** e un presidente che ha lavorato bene per assurdi tatticismi politici». (Lio/Adnkronos)



'No, al commissariamento di Venezia'

Margiotta: il porto è una risorsa e Musolino è un ottimo manager

Vezio Benetti

VENEZIA «No, al commissariamento di Venezia. Il porto lagunare è una risorsa indispensabile per il Paese e il presidente Musolino ha dimostrato ottime qualità manageriali. Bloccarne l'attività sarebbe, soprattutto in questo momento, un atto irresponsabile e incomprensibile. Quanto successo quindi non può essere considerato altro se non un'azione di palazzo strumentale che, per quanto mi riguarda, non andrà a buon fine». Così il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Salvatore Margiotta, commentando la bocciatura del bilancio consuntivo dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, validato da revisori dei conti del ministero delle Infrastrutture e ministero dell'Economia, a causa del voto contrario di Regione e Città Metropolitana. «Escludo infatti- conclude Margiotta- che si possa anche solo pensare di commissariare un porto rilevante come Venezia e un presidente che ha lavorato bene per assurdi tatticismi politici».

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHIARELLA'. The main article is titled '“No, al commissariamento di Venezia”' with the sub-headline 'Margiotta: il porto è una risorsa e Musolino è un ottimo manager'. Below the title is a photo of a man in a suit. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo e-mail', and a 'RISPONDI' button. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, including 'Adip Sardegna in campo per la prevenzione', '“No, al commissariamento di Venezia”', 'Intervento di Musolino sul Rendiconto', 'L'importanza della Adip italiana e della diarsena Europa', and 'Darsena Europa: bene le simulazioni di inondazione'. At the bottom, there are 'ARRONDIATI O EFFETTUA IL LOGIN' and 'ARABICHI CORRELATI' sections.

Porto di Venezia: mancata approvazione del rendiconto 2019

GAM EDITORI

20 giugno 2020 - "Le argomentazioni prodotte da entrambi i componenti per esprimere il loro voto contrario al Rendiconto Finanziario 2019 sono assolutamente prive di fondamento dato che la procedura del riequilibrio del PEF della società Venice Ro Port MoS si è definitivamente conclusa, con un voto favorevole, nella seduta del Comitato di Gestione del 20 gennaio 2020, con delibera numero 1/2020". **Pino Musolino**, presidente dell' Adsp Mar Adriatico Settentrionale, interviene sulla mancata approvazione del rendiconto 2019 affermando ancora in una nota stampa: "È quindi fattuale che tale argomento non possa essere utilizzato come motivazione valida per una votazione negativa di un Consuntivo di Bilancio che, con il riequilibrio del PEF, non ha nulla a che vedere. Peraltro, in piena trasparenza, l'intera documentazione, comprensiva dei pareri di Nars e Avvocatura dello Stato, è stata messa a disposizione dei membri del Comitato e discussa, sia in incontri istruttori (documentabili), sia in sedute ufficiali di Comitato, a far data dal Luglio 2018. A questo proposito, preme richiamare che sia al presidente della Regione, con nota prot. 950/2019 comprensiva di 6 allegati tecnici e nota prot. 10855/2019, che al Sindaco Metropolitano, con nota prot. 949/2019 con 6 allegati tecnici e nota prot. 10856/2019 sono stati forniti puntuali aggiornamenti e piena disponibilità di tutte le informazioni e tutto il percorso tecnico-amministrativo seguito e sviluppato. Inoltre analoga informativa è stata inviata anche all'attenzione dell'Assessore Regionale ai Trasporti prot. 11112/2019, con 6 allegati tecnici. I componenti Giri e Campitelli potrebbero aver avuto ragione ad esprimersi negativamente, qualora il Bilancio avesse presentato sofferenze o disequilibri che invece i numeri non rilevano. Al contrario, il Rendiconto porta un attivo che supera i 26 milioni di euro e un utile di oltre 11 milioni, solo per citare i parametri più significativi. Il parere negativo quindi non fermerà un iter già concluso - quello del riequilibrio del PEF di Fusina -, non comporterà alcun beneficio alla comunità portuale ma avrà invece come riflesso immediato quello di stroncare sul nascere la possibilità, da parte dell'Ente che presiedo, di erogare, a sostegno delle categorie più colpite, le cifre previste dal DL Rilancia Italia - per una capienza di 6 milioni di euro che AdSP ha nelle sue disponibilità. Tali misure integrano, non sostituiscono la cassa integrazione che è cosa ben diversa ed è erogata da altri Enti - e sono rivolte a lavoratori e imprese. Allo sconforto di non poter sostenere lavoratori e imprese poi, si unisce la mia personale amarezza nel vedere, nelle dichiarazioni di voto, riportate nero su bianco presunte "difficoltà nel ricevere le informazioni essenziali per le decisioni sottoposte all'attenzione dei componenti del Comitato". "Un'affermazione non veritiera - il Comitato è stato convocato formalmente il 26 maggio, la documentazione è stata messa a disposizione dei componenti l'8 giugno, dieci giorni prima della seduta e non sono mai, né per iscritto né verbalmente né in ogni altra forma, pervenute richieste di chiarimenti da parte di Giri e Campitelli - e offensiva per la professionalità e la dedizione dimostrata sempre dai dipendenti dell'Ente che, anche in piena emergenza sanitaria, sono sempre stati al loro posto di lavoro, in sede o in remoto, e hanno offerto pieno sostegno alla comunità portuale; comunità portuale che ha bisogno di sostegno e per questo intendo riconvocare il Comitato di Gestione e chiudere finalmente una vicenda francamente assurda. Qualora dovesse mancare la volontà e la disponibilità a prendere parte ad una prossima seduta intendo rivolgermi alle Istituzioni competenti per ristabilire la



verità, amministrativa ma anche storica. Un bilancio approvato a pieni voti e senza osservazioni, così come quelli precedenti da me presentati, dal Collegio dei Revisori dei conti e dai Ministeri competenti, non può essere cestinato per motivi altri rispetto alla propria regolarità tecnica e contabile".



il sottosegretario Margiotta: "no a commissariamento Venezia, sarebbe azione di palazzo"

Roma, 20 giugno 2020 - «Il Porto di Venezia è una risorsa indispensabile per il Paese e il Presidente **Pino Musolino** ha dimostrato ottime qualità manageriali. Bloccarne l'attività sarebbe, soprattutto in questo momento, un atto irresponsabile e incomprensibile. Quanto successo quindi non può essere considerato altro se non un'azione di palazzo strumentale che, per quanto mi riguarda, non andrà a buon fine». Così il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, **Salvatore Margiotta** (nella foto), commentando la bocciatura del bilancio consuntivo dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico settentrionale, validato da revisori dei conti di ministero delle Infrastrutture e ministero dell'Economia, a causa del voto contrario di Regione e Città Metropolitana. «Escludo infatti- conclude Margiotta - che si possa anche solo pensare di commissariare un porto rilevante come Venezia e un presidente che ha lavorato bene per assurdi tatticismi politici ».



Seareporter.it
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

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

il sottosegretario Margiotta: "no a commissariamento Venezia, sarebbe azione di palazzo"

Publicato il 20 giugno 2020, ore 16:06

Roma, 20 giugno 2020 - «Il Porto di Venezia è una risorsa indispensabile per il Paese e il Presidente **Pino Musolino** ha dimostrato ottime qualità manageriali. Bloccarne l'attività sarebbe, soprattutto in questo momento, un atto irresponsabile e incomprensibile. Quanto successo quindi non può essere considerato altro se non un'azione di palazzo strumentale che, per quanto mi riguarda, non andrà a buon fine».

Così il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, **Salvatore Margiotta** (nella foto), commentando la bocciatura del bilancio consuntivo dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico settentrionale, validato da revisori dei conti di ministero delle Infrastrutture e ministero dell'Economia, a causa del voto contrario di Regione e Città Metropolitana.

«Escludo infatti- conclude Margiotta - che si possa anche solo pensare di commissariare un porto rilevante come Venezia e un presidente che ha lavorato bene per assurdi tatticismi politici ».

Seareporter.it

Musolino replica a Comune e Regione: 'Porto di Venezia in salute, il resto è teatro dell'assurdo'

Redazione

Venezia - 'Ma allora il porto è in salute e i bilanci floridi? Eppure non si vota il bilancio? E' talmente chiaro a tutti quello che succede che non serve commentare! Tuttavia, per avere gli avanzi disponibili per il sostegno ai lavoratori serve avere il bilancio approvato: parlano le leggi, non le opinioni! Signori e signore benvenuti nel teatro dell'assurdo'. Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Settentrionale, torna oggi con un post sul LinkedIn a commentare la mancata approvazione di giovedì scorso del Rendiconto Finanziario dell'Ente per il voto negativo dei rappresentanti del Comune (Fabrizio Giri) e della Regione (Maria Rosanna Anna Campitelli). I quali, il giorno successivo, hanno spiegato in una nota la decisione che ha portato al voto contrario. Un voto che nasce da lontano 'dal 27 luglio 2018', quando, 'all'insaputa di Comune e Regione, durante il Comitato di Gestione, il presidente Musolino aveva già siglato, proprio quel giorno, un accordo preliminare con la società Ve.Ro.Port.MOS, con il quale l'AdSP si impegna a dare 9 milioni di euro a titolo di contributo pubblico', allungando 'la concessione di 10 anni'. Decisione che ha portato ad 'un diverso sviluppo progettuale rispetto a quello previsto dalla concessione iniziale'. Qui di seguito riportiamo la replica integrale del presidente Pino Musolino, diffusa ieri dall'AdSP, alle dichiarazioni dei rappresentanti del Comune (Fabrizio Giri) e della Regione (Maria Rosanna Anna Campitelli): Le argomentazioni prodotte da entrambi i componenti per esprimere il loro voto contrario al Rendiconto Finanziario 2019 sono assolutamente prive di fondamento dato che la procedura del riequilibrio del PEF della società Venice Ro Port MoS si è definitivamente conclusa, con un voto favorevole, nella seduta del Comitato di Gestione del 20 gennaio 2020, con delibera numero 1/2020. È quindi fattuale che tale argomento non possa essere utilizzato come motivazione valida per una votazione negativa di un Consuntivo di Bilancio che, con il riequilibrio del PEF, non ha nulla a che vedere. Peraltro, in piena trasparenza, l'intera documentazione, comprensiva dei pareri di Nars e Avvocatura dello Stato, è stata messa a disposizione dei membri del Comitato e discussa, sia in incontri istruttori (documentabili), sia in sedute ufficiali di Comitato, a far data dal Luglio 2018. A questo proposito, preme richiamare che sia al presidente della Regione, con nota prot. 950/2019 comprensiva di 6 allegati tecnici e nota prot. 10855/2019, che al sindaco metropolitano, con nota prot. 949/2019 con 6 allegati tecnici e nota prot. 10856/2019 sono stati forniti puntuali aggiornamenti e piena disponibilità di tutte le informazioni e tutto il percorso tecnico-amministrativo seguito e sviluppato. Inoltre, analoga informativa è stata inviata anche all'attenzione dell'assessore regionale ai Trasporti prot. 11112/2019, con 6 allegati tecnici. I componenti Giri e Campitelli potrebbero aver avuto ragione ad esprimersi negativamente, qualora il Bilancio avesse presentato sofferenze o disequilibri che invece i numeri non rilevano. Al contrario, il Rendiconto porta un attivo che supera i 26 milioni di euro e un utile di oltre 11 milioni, solo per citare i parametri più significativi. Il parere negativo, quindi, non fermerà un iter già concluso - quello del riequilibrio del PEF di Fusina -, non comporterà alcun beneficio alla comunità portuale ma avrà invece come riflesso immediato quello di stroncare sul nascere la possibilità, da parte dell'Ente che presiedo, di erogare, a sostegno delle categorie più colpite, le cifre previste dal DL Rilancio Italia - per una capienza di 6 milioni di euro che AdSP ha nelle sue disponibilità. Tali misure integrano, non



Musolino replica a Comune e Regione: "Porto di Venezia in salute, il resto è teatro dell'assurdo"

20 GIUGNO 2020 - Italiana



Venezia - "Ma allora il porto è in salute e i bilanci floridi? Eppure non si vota il bilancio? E' talmente chiaro a tutti quello che succede che non serve commentare! Tuttavia, per avere gli avanzi disponibili per il sostegno ai lavoratori serve avere il bilancio approvato: parlano le leggi, non le opinioni! Signori e signore benvenuti nel teatro dell'assurdo". **Pino Musolino**, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Settentrionale, torna oggi con un post su LinkedIn a commentare la mancata approvazione di giovedì scorso del Rendiconto Finanziario dell'Ente per il voto negativo dei rappresentanti del Comune (**Fabrizio Giri**) e della Regione (**Maria Rosanna Anna Campitelli**). I quali, il giorno successivo, hanno spiegato in una nota la decisione che ha portato al voto contrario. Un voto che nasce da lontano "dal 27 luglio 2018", quando, "all'insaputa di Comune e Regione, durante il Comitato di Gestione, il presidente Musolino aveva già

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

MI ISCRIVO

sostituiscono la cassa integrazione che è cosa ben diversa ed è erogata da altri Enti - e sono rivolte a lavoratori e imprese. Allo sconforto di non poter sostenere lavoratori e imprese poi, si unisce la mia personale amarezza nel vedere, nelle dichiarazioni di voto, riportate nero su bianco presunte difficoltà nel ricevere le informazioni essenziali



per le decisioni sottoposte all'attenzione dei componenti del Comitato. Un'affermazione non veritiera - il Comitato è stato convocato formalmente il 26 maggio, la documentazione è stata messa a disposizione dei componenti l'8 giugno, dieci giorni prima della seduta e non sono mai, né per iscritto né verbalmente né in ogni altra forma, pervenute richieste di chiarimenti da parte di Giri e Campitelli e offensiva per la professionalità e la dedizione dimostrata sempre dai dipendenti dell'Ente che, anche in piena emergenza sanitaria, sono sempre stati al loro posto di lavoro, in sede o in remoto, e hanno offerto pieno sostegno alla comunità portuale; comunità portuale che ha bisogno di sostegno e per questo intendo riconvocare il Comitato di Gestione e chiudere finalmente una vicenda francamente assurda. Qualora dovesse mancare la volontà e la disponibilità a prendere parte ad una prossima seduta intendo rivolgermi alle Istituzioni competenti per ristabilire la verità, amministrativa ma anche storica. Un bilancio approvato a pieni voti e senza osservazioni, così come quelli precedenti da me presentati, dal Collegio dei Revisori dei conti e dai ministeri competenti, non può essere cestinato per motivi altri rispetto alla propria regolarità tecnica e contabile.

Porti, Margiotta: No al commissariamento di Venezia, sarebbe azione di palazzo

Redazione

Roma Il porto di Venezia è una risorsa indispensabile per il Paese e il presidente Musolino ha dimostrato ottime qualità manageriali. Bloccarne l'attività sarebbe, soprattutto in questo momento, un atto irresponsabile e incomprensibile. Quanto successo quindi non può essere considerato altro se non un'azione di palazzo strumentale che, per quanto mi riguarda, non andrà a buon fine. Così il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Salvatore Margiotta, ha commentato la bocciatura del bilancio consuntivo dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, validato da revisori dei conti di ministero delle Infrastrutture e ministero dell'Economia, a causa del voto contrario di Regione e Città Metropolitana. Escludo infatti- conclude Margiotta- che si possa anche solo pensare di commissariare un porto rilevante come Venezia e un presidente che ha lavorato bene per assurdi tatticismi politici.



Porti, Margiotta: "No al commissariamento di Venezia, sarebbe azione di palazzo"

20 GIUGNO 2020 - Insieme



Roma - "Il porto di Venezia è una risorsa indispensabile per il Paese e il presidente Musolino ha dimostrato ottime qualità manageriali. Bloccarne l'attività sarebbe, soprattutto in questo momento, un atto irresponsabile e incomprensibile. Quanto successo quindi non può essere considerato altro se non un'azione di palazzo strumentale che, per quanto mi riguarda, non andrà a buon fine".

Così il **sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Salvatore Margiotta**, ha commentato la bocciatura del bilancio consuntivo dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, validato da revisori dei conti di ministero delle Infrastrutture e ministero dell'Economia, a causa del voto contrario di Regione e Città Metropolitana. "Escludo infatti" conclude Margiotta "che si possa anche solo pensare di

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

Porto di Venezia, governo contrario all' ipotesi commissariamento

Roma - «Il Porto di Venezia è una risorsa indispensabile per il Paese e il presidente Pino Musolino ha dimostrato ottime qualità manageriali. Bloccarne l' attività sarebbe, soprattutto in questo momento, un atto irresponsabile e incomprensibile. Quanto successo quindi non può essere considerato altro se non un' azione di palazzo strumentale che,

Roma - «Il Porto di Venezia è una risorsa indispensabile per il Paese e il presidente Pino Musolino ha dimostrato ottime qualità manageriali. Bloccarne l' attività sarebbe, soprattutto in questo momento, un atto irresponsabile e incomprensibile. Quanto successo quindi non può essere considerato altro se non un' azione di palazzo strumentale che, per quanto mi riguarda, non andrà a buon fine». Così il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Salvatore Margiotta, commentando la bocciatura del bilancio consuntivo dell' **Autorità** di sistema portuale dell' Adriatico settentrionale, validato da revisori dei conti di ministero delle Infrastrutture e ministero dell' Economia, a causa del voto contrario di Regione e Città Metropolitana: «Escludo infatti - conclude Margiotta - che si possa anche solo pensare di commissariare un porto rilevante come Venezia e un presidente che ha lavorato bene per assurdi tatticismi politici».



La crociera va a Ravenna Allarme rosso in banchina

'L' approdo in Marittima non è ancora a norma La compagnia Royal Caribbean sceglie Ravenna 'Per motivi di sicurezza le grandi navi potrebbero fare scalo a Porto Marghera per tutta la stagione

ELISIO TREVISAN

CROCIERE MESTRE Royal Caribbean abbandona Venezia con la sua nave Rhapsody of the Seas, almeno per tutta la stagione 2021, è va a Ravenna. Un triplo disastro perché, oltre alla perdita di 120 mila passeggeri da tutto il mondo, si incentiva il turismo mordi e fuggi che è una delle piaghe di Venezia, e si pone una pesante ipoteca sul resto delle crociere gestite dalle altre compagnie che fanno scalo a Venezia. INCERTEZZE Sì, perché a tutt' oggi «non è ancora chiaro dove saranno ospitate le navi passeggeri quando torneranno a Venezia. Se le autorità e le istituzioni pensano ancora ad approdi diffusi precari' in giro per **Porto Marghera**, si rischia un bagno di sangue» afferma Alessandro Santi, presidente di Assoagenti. Perché? Chiaro: da un lato la risposta al Covid delle compagnie da crociera sarà improntata al massimo rispetto della sicurezza del cliente con l' applicazione più rigida delle norme di igiene e salute. Dall' altro cosa troveranno a Venezia? Banchine portuali dove abitualmente si scaricano merci, persino carbone. Si può dire, alla luce del finimondo successo in questi mesi di emergenza sanitaria, che i terminal individuati siano adeguati a garantire la sanificazione e la sicurezza per i viaggiatori? I terminal appropriati e sicuri sono alla Marittima «ma non vi è certezza tecnico-politica di potervi arrivare - continua Santi -. E se le compagnie non avranno la possibilità di usufruire di quelle banchine, quante decideranno di restare da noi?». La decisione della Royal Caribbean, dunque, è un fatto molto grave ma niente in confronto a quel che si prospetta se il Governo e le altre istituzioni non la smetteranno di perdere tempo e non decideranno operativamente la soluzione per obbedire al decreto Ronchi-Costa del 2012 che impone alle navi superiori alle 40 mila tonnellate di evitare il bacino di San Marco per arrivare alla Marittima. I CLIENTI MIGLIORI «Tutti i quattro marchi di Royal Caribbean, indistintamente, hanno una clientela internazionale, in particolare americana, di fascia alta e altissima, che soggiorna negli alberghi veneziani prima o dopo la crociera, che compie viaggi aerei internazionali sfruttando la potenzialità dell' aeroporto internazionale Marco Polo, che ha un' alta capacità di spesa in negozi del lusso e ristoranti tipici della tradizione veneziana» spiega Santi: «Vogliamo perdere proprio il meglio?». Royal Caribbean, non a caso, ha spiegato di aver scelto Ravenna a tutela dell' esperienza del viaggio del cliente di Rhapsody of the Seas. E la tutela non è solo quella riferita ai contagi da Covid, ma più in generale l' esperienza che il cliente avrà nella sua vacanza. E se a Venezia, a seguito delle limitazioni di sicurezza introdotte nelle ultime stagioni (come l' obbligo di mantenere un' ora di tempo tra l' entrata al **porto** di una nave e la successiva), i passeggeri non hanno più alcuna certezza, chiaro che anche se li porteranno a Ravenna non si lamenteranno poi tanto, anzi: la mancanza di certezze impatta, ad esempio, sugli itinerari, fino alla cancellazione delle toccate ai porti di spalla rispetto a Venezia; e, ancora, sulla pianificazione del viaggio da parte dei clienti che perdono i voli prenotati perché le navi arrivano in ritardo, e non riescono nemmeno a prendere parte alle escursioni, fino a dover cancellare la prenotazione degli hotel. «Perdiamo la linea settimanale diretta con i suoi preziosi container dal far East, e ora perdiamo anche 26 toccate settimanali della Rhapsody of the Seas con i suoi altrettanto preziosi clienti internazionali - conclude il presidente di Assoagenti -. Nel frattempo, però, sappiamo che tra tensioni a carattere locale, Comitatori





Il Gazzettino

Venezia

campioni nello spendere fiumi di parole. Ma l' economia non aspetta le nostre scelte». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Mose, ripartono i lavori delle porte di Malamocco

Accordo con Cimolai, risparmiati 15 milioni. Ma a Chioggia ci sono ancora le palancole

VENEZIA E' una delle parti più contestate del Mose, tanto che più volte il presidente del Porto di Venezia **Pino Musolino** ha parlato di «653 milioni buttati via perché non servirà mai»: sarebbe infatti troppo piccola per le navi di ultima generazione e anche disallineata, rendendo complesso l'ingresso. Ma dato che la conca di navigazione alla bocca di porto di Malamocco c'è, ora va completata, dopo che nel 2015 una mareggiata aveva danneggiato la porta lato mare. Il sistema di scorrimento avveniristico (il cosiddetto «hydro-foot», che la spostava facendola levitare su getti d'aria) si era dimostrato troppo delicato di fronte alle ondate: proprio per questo si è deciso di realizzare una nuova porta, che poggerà su dei più semplici, ma più sicuri, carrelli. Nel contempo si è anche deciso di rinforzare l'altra porta, quella lato laguna, che comunque è meno esposta alle mareggiate. I lavori erano fermi da tre anni per un contenzioso con l'impresa Cimolai di Pordenone, a cui era stato affidato il lavoro. Il commissario del Cvn che si occupa della parte tecnica, Francesco Ossola, aveva infatti affidato un progetto alla ditta belga Sbe, che però la Cimolai riteneva di difficile realizzazione. Le modifiche proposte avevano fatto aumentare i costi dai 30 milioni previsti per l'intera operazione (compresa la rimozione della porta danneggiata) ad addirittura 45 milioni. Ora, grazie alla mediazione dell'altro commissario Giuseppe Fiengo, la situazione si è sbloccata e il costo resta quello di partenza, che comunque è uno dei principali aumenti legati alle criticità. E sarà anche oggetto di un futuro contenzioso per capire chi abbia sbagliato, se il progettista o la ditta esecutrice della porta (la veronese Cordioli, fallita). Si tratta di un passaggio importante, visto che, al di là della sua utilizzabilità, è importante che la conca abbia delle porte salde: in caso di condizioni meteo difficili, altrimenti, potrebbe essere una sorta di «falla» nel sistema. La conca doveva servire per far passare le navi con il Mose chiuso, aprendo la prima porta, chiudendola e poi aprendo la seconda. C'è una piccola conca anche a Chioggia, che però non ha ancora le porte, ma è chiusa con un palancolato. Anche in questo caso è urgente realizzarle, perché in caso di chiusura del Mose i pescherecci ora non potrebbero passare. (a. zo.)



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Rimosso il nastro che portava il combustibile dal porto alla Centrale E domani la festa della demolizione organizzata da Vernazza e Comune

Via il maxi tubo sospeso: così a Vado si chiude la storia del carbone

Giovanni Vaccaro / VADO Lera del carbone si avvia verso il definitivo tramonto. Con la demolizione dell' ultimo tratto del "tubo" azzurro che ospitava al suo interno il nastro trasportatore che portava il combustibile dal **porto** ai depositi della centrale termoelettrica, se ne va un altro pezzo della vecchia Vado industriale. Quella con le pagine rese più nere per la polvere di carbone. Dopo lo smantellamento di una delle due ciminiere bianche e rosse della centrale, ex Enel e oggi Tirreno Power, sta per scomparire un altro simbolo: ieri l' arrivo delle auto gru di Vernazza ha segnato l' inizio della demolizione dell' ultimo tratto del "tubo" azzurro. Se ne È andato un pezzo alla volta, trenta tonnellate di acciaio per ogni sezione, il serpentine che attraversava Vado fin dai primi anni Settanta. E per domani la famiglia Vernazza ha organizzato con il Comune una cerimonia per festeggiare la demolizione come un evento che apre nuove porte allo sviluppo. Con la costruzione della piattaforma portuale di Apm Terminals era già stato demolito il pontile del Tri (Terminal Rinfuse Italia), cinque anni fa era stato smantellato il tratto del nastro trasportatore che sovrastava la via Aurelia. Al suo posto È stato realizzato il sovrappasso che collega l' area dei varchi do ganali con la piattaforma. E proprio per fare posto ai varchi un altro tratto del "tubo" era già stato fatto a pezzi. Dal mare verso la centrale, quel nastro trasportatore era all' epoca un gioiello di tecnologia: chiuso per non disperdere polveri sull' abitato, percorribile a piedi al suo interno per le ispezioni. In quasi cinquant' anni ha fatto scorrere milioni di tonnellate di carbone. Oggi l' addio tocca l' ultimo tratto, quello che da via Piave attraversa la zona industriale fra la Sanac e il Colorificio Fumagalli, passando in alto lungo via Tommaseo, e arriva all' ex carbonile. Ieri le autogru hanno imbragato la sezione che sovrasta la strada di scorrimento nei pressi dello svincolo di Bossarino (la rotatoria vi cino alla Motorizzazione civile). Poi toccherà al tratto di via Tommaseo e all' ultima parte, fino all' ex parco carbone di Tirreno Power. 'Si tratta di una struttura ormai inutile e intralcia anche la nostra area o ha spiegato Diego Vernazza, l' amministratore delegato di Vernazza Autogru -, prima ce ne libereremo e meglio sarà per tutti». La demolizione viene eseguita da Vernazza in quanto l' azienda ha acquisito proprio le aree dell' ex carbonile per realizzare un nuovo centro aziendale in cui ospitare i propri veicoli e aprire una scuola di formazione per tecnici del settore. Ma in progetto ci sono già collaborazioni con l' Università di Genova e il Campus di Savona, soprattutto per quanto riguarda le discipline ingegneristiche. » il nuovo assetto economico di Vado. Nel giro di pochi anni, anche come reazione alla crisi che ha disintegrato molte vecchie industrie, la cittadina ha cambiato in parte la sua vocazione. Dalle attività più impattanti si È passati a quelle legate alla logistica portuale. Un salto di qualità, che però non nasconde altre insidie, come l' aumento del traffico di mezzi pesanti e il ritardo del promesso casello autostradale di Bossarino, finora solo in parte attenuati dall' utilizzo del treno come mezzo alternativo.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

A Genova e Savona investiti 259 milioni

«Quando arrivai nel 2017, i revisori mi dissero che gli impegni sulle risorse programmate erano al 3%». Oggi il presidente dei porti di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, ha messo in marcia gli investimenti: l'ultimo bilancio dell' **Adsp** rivendica 259 milioni di euro di investimenti in opere nel 2019 - rispetto ai 37 del 2018. Di questi, 148 riguardano il programma di opere straordinario legato al Decreto Genova (indice di performance al 94%), e 97,3 sono da programma triennale delle opere (97% delle risorse previste, con circa 80 milioni per la nuova diga di Vado). Con un avanzo di 134 milioni, l' **Adsp** ha incassato 104,5 milioni (54,7% entrate tributarie, 37,6% canoni). «Il piano delle opere da decreto Genova vale 2 miliardi - dice Signorini - le risorse stanziare certe sono la metà. Un porto come deve investire almeno tra 100 e 200 milioni l'anno».

ECONOMIA&MARRITTIMO

«Contro i presidenti dei porti italiani tiro al piccione che offende il Paese»

GRADIANO DELLO... (La notizia dei Troiani...)

«Con un bilancio che rivendica 259 milioni di euro di investimenti in opere nel 2019 - rispetto ai 37 del 2018. Di questi, 148 riguardano il programma di opere straordinario legato al Decreto Genova (indice di performance al 94%), e 97,3 sono da programma triennale delle opere (97% delle risorse previste, con circa 80 milioni per la nuova diga di Vado). Con un avanzo di 134 milioni, l' **Adsp** ha incassato 104,5 milioni (54,7% entrate tributarie, 37,6% canoni). «Il piano delle opere da decreto Genova vale 2 miliardi - dice Signorini - le risorse stanziare certe sono la metà. Un porto come deve investire almeno tra 100 e 200 milioni l'anno».

AVVISO

La Fondazione Teatro Carlo Felice, con sede a Genova, Piazza Saffi, ha in corso di svolgimento il concorso internazionale di compositori per il premio "Antonio Caldara" 2020. Il premio è riservato a compositori di nazionalità italiana o straniera, nati o residenti in Italia, e a compositori di nazionalità straniera nati o residenti in Italia, e a compositori di nazionalità straniera nati o residenti in Italia.

Porto, pronto il piano di rilancio scacco alla crisi in sei mosse

Un'azione commerciale a tutto campo per recuperare i traffici, l'accordo sul lavoro, gli investimenti in tempo di crisi, le infrastrutture ferroviarie a Sampierdarena e Pra', la lotta alla burocrazia e la richiesta di interventi sulle norme

di Massimo Minella Sei mosse per dare scacco alla crisi. Sei punti di un piano che dovrebbe prendere forma nei prossimi giorni e diventare oggetto di confronto con gli operatori privati entro l'inizio di luglio. Non è così scontato, infatti, che l'attesa sia l'unico antidoto per poter ripartire alla grande. Certo, l'emergenza sanitaria ha bloccato ogni cosa. Ma adesso, per fronteggiare un'emergenza economica che rischia di diventare sociale ci vogliono misure concrete. Innanzitutto, è fondamentale valutare l'entità del calo dei traffici e la sua durata. Dopo un bimestre di inizio anno positivo, infatti, il virus ha bloccato lo scalo, costringendolo alla flessione. Tre mesi molto pesanti, con la prospettiva di una flessione ancora dura da accettare. Anche a giugno, inutile nasconderselo, ci sarà da soffrire. L'inversione di rotta dovrebbe arrivare finalmente a luglio. Nel frattempo, va messo a punto l'accordo sul lavoro. I traffici, infatti, sono calati, ma percentualmente le giornate di lavoro della Compagnia Unica hanno avuto una flessione ancor più marcata. Il sostegno economico per la perdita di occupazione, definito una prima volta nel decreto Rilancio, non è sufficiente ad arginare un calo che nei primi cinque mesi si è tradotto in una perdita di 24mila giornate. A fine anno si potrebbe addirittura arrivare a 70mila giornate in meno, un terzo del dato complessivo. Per la Culmv, che al porto fornisce un servizio essenziale per gli equilibri del **sistema** portuale, sarebbe una situazione insostenibile. È necessario quindi intervenire entro la fine di giugno con una nuova norma che è stata sintetizzata anche in alcuni emendamenti al decreto (Paita, Iv, Pastorio, Leu). Se la maggioranza dovesse adottarli, allora si potrebbe risolvere positivamente la vicenda. Ma è proprio in tempo di crisi che l'authority ha deciso di intensificare la sua azione sul fronte degli investimenti, cercando di accelerare su quelli legati alla modalità ferroviaria. L'obiettivo è infatti quello di raddoppiare entro un anno la quota percentuale di container che oggi scelgono la ferrovia. Genova è ferma al 13%, ma con interventi adeguati sull'ultimo miglio può arrivare attorno al 20%, togliendo dalla strada decine di migliaia di container. La sfida da vincere è quella contro la burocrazia, condivisa da tutte le categorie portuali (come si può leggere nell'intervista pubblicata a fianco con l'agente marittimo Augusto Cosulich, ma anche come sostengono da anni gli spedizionieri genovesi). Burocrazia da intendere soprattutto come alleggerimento da tutta quella carta che ancora oggi copre il porto. La digitalizzazione, da questo punto di vista, può davvero essere preziosa. Ma l'aspetto cruciale della partita si gioca ancora una volta sull'asse Genova-Roma. Nonostante abbia solo pochi anni di vita, la legge di riforma dei porti, che ha istituito le **autorità di sistema**, mostra qualche segno di stanchezza. Positiva, senza alcun dubbio, è stata la riduzione degli enti, da 24 a 15, con la nascita di board molto più snelli dei precedenti comitati. Ma anche le nuove authority, e i loro vertici, si stanno mostrando ancora troppo ingessate per affrontare la sfida logistica. In porti ormai obbligati a diventare piattaforme logistiche, non pare più sufficiente un ente limitato a funzioni di programmazione, regia e controllo. Non è un caso che, a seconda delle interpretazioni da parte degli istituti pubblici preposti al controllo degli enti portuali, vengano sollevate contestazioni e incongruenze sempre più evidenti. Da qui parte la riflessione sul futuro degli enti stessi. Che cosa devono diventare per poter governare al meglio



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

il cammino della merce nella parte che compete al pubblico? Dalla capacità di fornire risposte a questo interrogativo dipende il futuro della portualità italiana. Genova, da questo punto di vista, ancora una volta potrebbe offrire una spinta riformista a un dibattito destinato poi ad approdare a Roma. Non sarebbe la prima volta. I modelli su cui ci si confronta sono diversi, dall' ente spa al soggetto pubblico che può partecipare alla promozione del territorio. Il presidente dell' authority Paolo Signorini, su questo fronte, si è già mosso invitando le forze politiche e sociali ad aprire un tavolo di confronto sul tema. Accelerare i tempi non sarebbe certo un errore. Anzi. © RIPRODUZIONE RISERVATA

I conti

Nel bilancio dell' authority avanzo di gestione di 134 milioni

I conti 2019 dei "ports of Genoa", Genova e Savona uniti sotto l' insegna dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure occidentale, si chiudono con un avanzo di 134 milioni (rispetto ai 302 del 2018) di cui 81,2 vincolati alla realizzazione di investimenti con effetto finanziario negli esercizi successivi.

L'anno si archivia ancora in positivo, insomma, in attesa di capire l'impatto reale che il 2020 avrà sull'economia del mare, con proiezioni già molto pesanti. Il 2019, spiega una nota di Palazzo San Giorgio, ha anche segnato un rilancio degli investimenti avviati: 259 milioni in opere, manutenzioni e studi di progettazione, contro i 37 milioni dell'anno precedente. «Gli investimenti di spesa in conto capitale hanno avuto un notevole impulso per effetto del Programma di investimenti urgenti approvato dal commissario straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera - sottolinea ancora l'**authority** - e che viene attuato con le deroghe normative espressamente previste». Il programma triennale delle opere è arrivato al 97% e le risorse impegnate per 87 opere sono state 97.351.072 euro. Per quanto riguarda le entrate derivanti dai canoni demaniali, secondo il bilancio consuntivo approvato giovedì dal comitato di gestione, nel 2019 sono aumentate di circa 5 milioni, a seguito della revisione di alcuni canoni di concessione: l'incremento sarebbe stato maggiore se non ci fossero stati gli scomputi ai terminalisti colpiti dagli effetti del crollo di Ponte Morandi e dalle mareggiate di fine ottobre. Per quanto riguarda la forza lavoro, l'**authority** ha assunto 78 nuovi addetti a fronte dei 70 pensionamenti nel triennio 2017-2019. © RIPRODUZIONE RISERVATA



L' intervista

Cosulich "Genova, rialza la testa basta mugugni, ora ripartiamo"

«Sì, sì, lo so, è dura, è ancora durissima per tutti, ma cerchiamo di mettere da parte il mugugno e di riprendere il nostro cammino». Augusto Cosulich non nasconde il suo ottimismo di fondo, quello che lo ha portato a girare il mondo del mare, con una valigia dentro alla quale non sono mai mancate le scarpe da jogging. «Sono fatto così, ci vuole un approccio di un certo tipo alla vita. Ottimista? Diciamo che cerco di guardare alle cose con concretezza, pragmatismo, mentre tanti fanno subito prevalere i problemi, gli ostacoli». Atteggiamento non certo inusuale, in una città portuale che prova a ripartire, con grande fatica. Il porto, che da sempre anticipa i flussi globali dell' economia (e non solo) soffre. Dopo un primo bimestre d' anno con il segno più, si è via via spento a causa del virus. E la situazione proseguirà sicuramente anche a giugno. **Non si può nascondere che la situazione sia davvero complicata, Cosulich. Qual è la strada da seguire per uscirne?**

«Che sia complicata, nessuno lo nega. Ma è altrettanto giusto mettersi a cercare la strada per uscirne, per seguire le sue parole. In questa partita, infatti, non siamo soltanto spettatori, ma possiamo anche essere attori». **In**

che senso? «Mi spiego subito: lo spettatore sta a guardare. Lo stesso possiamo fare noi. Possiamo restare fermi sperando che le cose passino il più in fretta possibile. Oppure possiamo cercare di agire, trovare il modo migliore per anticipare la ripresa, la ripartenza». E come? «In tanti modi, innanzitutto cominciando a riflettere sui dati, il calo dei traffici e quello del lavoro. Poi ragionare tutti insieme sulle strategie più opportune di rilancio. Il porto riunisce un' intera comunità, ci sono soggetti pubblici e privati. Anche a distanza possiamo sempre confrontarci e parlare. Sono sicuro che, facendolo, si possono trovare risposte interessanti». **Lei che cosa proporrebbe?** «In tempi di crisi, la cosa migliore è investire, sfruttando le risorse disponibili. L' **authority** può investire, e già lo sta facendo. E anche i privati possono agire in questa direzione. Non si sono mai tirati indietro, non lo faranno nemmeno adesso». **Investire, ma dove?** «Dove siamo più carenti, cioè nelle infrastrutture. E non sto parlando delle grandi opere, o meglio non solo di quelle. Sappiamo quanto Terzo Valico, Gronda, diga siano necessarie ed è giusto continuare a battersi perché i cantieri accelerino o si aprano. Ma anche di infrastrutture portuali fondamentali per agevolare i movimenti delle merci e dei passeggeri. Pensiamo solo alle infrastrutture ferroviarie per Pra' e per Sampierdarena. La prima sfida da vincere è proprio quella di far crescere la percentuale



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

di container da togliere dalla strada e da trasportare via treno». E poi? «Una grande azione per abbattere il nostro nemico più grande». **E chi sarebbe?** «La burocrazia. Lo ripetiamo tutti da tempo, ma non dobbiamo smettere di farlo. Questa è la vera battaglia da combattere. E poi basta con i mugugni, rialziamo la testa, ora si riparte». -
(massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

Porti: Genova e Savona con conti ok, avanzo di 134 mln

Era stato di 302 nel 2018. Rilanciati gli investimenti

(ANSA) - GENOVA, 20 GIU - I conti 2019 dei "ports of Genoa", Genova e Savona uniti sotto l'insegna dell' **Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale**, si chiudono con un avanzo di 134 milioni (rispetto ai 302 del 2018) di cui 81,2 vincolati alla realizzazione di investimenti con effetto finanziario negli esercizi successivi. Il 2019 ha anche segnato un rilancio degli investimenti avviati: 259 milioni in opere, manutenzioni e studi di progettazione, contro i 37 milioni dell' anno precedente. "Gli investimenti di spesa in conto capitale hanno avuto un notevole impulso per effetto del Programma di investimenti urgenti approvato dal commissario straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera - sottolinea una nota - e che viene attuato con le deroghe normative espressamente previste". Il programma triennale delle opere è arrivato al 97% e le risorse impegnate per 87 opere sono state 97.351.072 euro. Per quanto riguarda le entrate derivanti dai canoni demaniali, secondo il bilancio consuntivo approvato ieri dal comitato di gestione, nel 2019 sono aumentate di circa 5 milioni, a seguito della revisione di alcuni canoni di concessione: l' incremento sarebbe stato maggiore se non ci fossero stati gli scomputi ai terminalisti colpiti dagli effetti del crollo di Ponte Morandi e dalle mareggiate di fine ottobre. Per quanto riguarda la forza lavoro, l' Asdp ha assunto 78 nuovi addetti a fronte dei 70 pensionamenti nel triennio 2017-2019. (ANSA).



Autorità portuale, approvato bilancio consuntivo: nel 2019 investimenti per 250 milioni

Genova. Il Comitato di Gestione dell' **Autorità** di **Sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale ha approvato nella seduta odierna il bilancio consuntivo 2019 che ha evidenziato grandi progressi nella capacità di investimento dell' Ente. Le risorse nel tempo accumulate in un avanzo di amministrazione che a fine 2018 è risultato pari a 302 milioni di euro si sono ridotte, con il nuovo bilancio, a 134 milioni, di cui 81,2 milioni vincolati alla realizzazione di investimenti con effetto finanziario negli esercizi successivi. La relazione finanziaria ha evidenziato come l' **Autorità** di **Sistema Portuale** abbia avviato nel 2019 investimenti in opere, manutenzioni e studi di progettazione per 259 milioni di euro rispetto ai 37 milioni di euro dell' esercizio precedente. Gli impegni di spesa in conto capitale hanno avuto un notevole impulso per effetto del Programma di investimenti urgenti approvato dal Commissario Straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (decreto n.2/2019 in attuazione dell' art. 9 bis della Legge 130/2018 'Decreto Genova'), e che viene attuato con le deroghe normative espressamente previste. A questo riguardo, a fronte di un programma straordinario di opere approvato per €157.986.139, sono stati aggiudicati interventi per 148.048.319, con un indice di performance pari a circa il 94%. Anche per quanto concerne il Programma triennale ordinario l' ADSP ha registrato un ottimo indice di performance arrivato al 97%: per 27 opere le risorse impegnate sono state pari a 97.351.072 rispetto ai 99.873.802 previsti. Miglioramenti sul fronte degli investimenti stanno gradualmente interessando anche la fase di esecuzione dei lavori, con un aumento dell' ammontare delle risorse in conto capitale complessivamente pagate dall' Ente pari a 83,4 milioni di euro (20,8 milioni di euro in più rispetto al 2018, + 33%). Rientrano fra queste la realizzazione della 'Piattaforma di Vado Ligure', il progetto per la 'Fornitura di energia elettrica al porto di Voltri', l' 'Approfondimento banchina 8-9-10 Costa Crociere', il progetto di 'Nuova viabilità retroportuale e varchi di Vado', i 'Lavori di manutenzione opere marittime fondali, boe, fari e fanali del porto di Genova', le 'Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi', il progetto di 'Ampliamento Terminal Ronco Canepa'. L' azione svolta sta dunque producendo un duplice effetto positivo: la dotazione di nuove e più efficienti infrastrutture al servizio degli scali ed il sostegno al **sistema** delle imprese impegnate nelle realizzazione dei cantieri, con rilevante immissione di liquidità quale corrispettivo degli stati di avanzamento delle opere registrati. Per quanto concerne le partite correnti, si sono registrate entrate per 104,5 milioni di euro (97,699 milioni di euro nel 2018), di cui il 54,75% per entrate tributarie, il 37,61% per entrate per canoni demaniali ed il 7,64% per altre entrate. Le entrate per canoni demaniali rispetto al 2018 hanno fatto registrare un incremento di circa 5 milioni di euro nel 2019 a seguito della revisione di alcuni canoni concessori del settore terminalistico. Incremento che sarebbe stato maggiore tenuto conto che, per effetto della deliberazione del giugno 2019 del Comitato di gestione, è stato scomputato un valore pari a 1,8 milioni di euro a favore degli operatori terminalisti colpiti dagli effetti del crollo del 'Ponte Morandi' e degli eventi meteorologici che del 29 e 30 ottobre 2018 hanno coinvolto i porti di Genova e Savona. Le spese correnti ammontano a 58,7 milioni di euro in confronto a 47,98 milioni del 2018. Tale divario è per altro riconducibile alla messa in atto da parte dell' ente delle iniziative di sostegno al **sistema** produttivo previste dalle norme di settore e dalla 'legge Genova'. Anche in tal senso si è quindi dimostrata una notevole reattività dell' Amministrazione nel dare corso agli strumenti disponibili per sostenere l' economia degli scali messa a dura prova dagli effetti delle crisi infrastrutturali: dal crollo del ponte Morandi, ai





Genova24

Genova, Voltri

manutentivi di grande portata, ai danni alle opere portuali causati da eccezionali mareggiate. Rispetto alle previsioni definitive si registra un incremento delle entrate correnti per 3,9 milioni di euro connesse in parte alle entrate tributarie per tassa ancoraggio (+2,3 milioni di euro), in parte ai canoni demaniali (+1,7 mila euro). Anche questo risultato sconta azioni di sostegno all' economia messi in campo per fronteggiare gli effetti derivanti dagli eventi straordinari sopra richiamati. In particolare, in corso d' anno è stato azzerata la sovrattassa merci e sono state riconosciute alcune riduzioni di canone senza le quali i risultati raggiunti sarebbero stati ancora più soddisfacenti. Infine, si segnala come gli investimenti in opere vadano di pari passo con gli investimenti in capitale umano, atteso che, a fronte di circa 70 pensionamenti nel triennio 2017- 2019, l' Ente abbia assunto 78 nuovi addetti in funzioni cruciali per la nuova missione di sviluppo che l' Ente dovrà affrontare. Anche in questo caso si tratta di uno sforzo di grande rilievo, realizzato per di più durante una complessa fase di fusione fra diverse realtà, uno sforzo che dovrà essere completato a breve per raggiungere con la necessaria efficacia gli ambiziosi obiettivi del nuovo programma straordinario delle opere.

Autorità di Sistema Portuale, approvato il bilancio consuntivo 2019: aumentano gli investimenti e le entrate

Il bilancio ha evidenziato "grandi progressi nella capacità di investimento dell' Ente"

Liguria. Il comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale** ha approvato nella seduta odierna il bilancio consuntivo 2019 che ha evidenziato "grandi progressi nella capacità di investimento dell' Ente". Le risorse nel tempo accumulate in un avanzo di amministrazione che a fine 2018 è risultato pari a 302 milioni di euro si sono ridotte, con il nuovo bilancio, a 134 milioni, di cui 81,2 milioni vincolati alla realizzazione di investimenti con effetto finanziario negli esercizi successivi. La relazione finanziaria ha evidenziato come l' **Autorità di Sistema Portuale** abbia avviato nel 2019 investimenti in opere, manutenzioni e studi di progettazione per 259 milioni di euro rispetto ai 37 milioni di euro dell' esercizio precedente. Gli impegni di spesa in conto capitale hanno avuto un notevole impulso per effetto del programma di investimenti urgenti approvato dal commissario straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (decreto numero 2 del 2019 in attuazione dell' articolo 9 bis della Legge 130 del 2018 "Decreto Genova"), e che viene attuato con le deroghe normative espressamente previste. A questo riguardo, a fronte di un programma straordinario di opere approvato per 157.986.139 euro sono stati aggiudicati interventi per 148.048.319 euro, con un indice di performance pari a circa il 94%. Anche per quanto concerne il programma triennale ordinario l' ADSP ha registrato un ottimo indice di performance arrivato al 97%: per 27 opere le risorse impegnate sono state pari a 97.351.072 euro rispetto ai 99.873.802 euro previsti. Miglioramenti sul fronte degli investimenti stanno gradualmente interessando anche la fase di esecuzione dei lavori, con un aumento dell' ammontare delle risorse in conto capitale complessivamente pagate dall' Ente pari a 83,4 milioni di euro (20,8 milioni di euro in più rispetto al 2018, + 33%). Rientrano fra queste la realizzazione della "Piattaforma di Vado **Ligure**", il progetto per la "Fornitura di energia elettrica al porto di Voltri", l' "Approfondimento banchina 8-9-10 Costa Crociere", il progetto di "Nuova viabilità retroportuale e varchi di Vado", i "Lavori di manutenzione opere marittime fondali, boe, fari e fanali del porto di Genova", le "Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi", il progetto di "Ampliamento Terminal Ronco Canepa". "L' azione svolta sta dunque producendo un duplice effetto positivo: la dotazione di nuove e più efficienti infrastrutture al servizio degli scali ed il sostegno al **sistema** delle imprese impegnate nelle realizzazione dei cantieri, con rilevante immissione di liquidità quale corrispettivo degli stati di avanzamento delle opere registrati". Per quanto concerne le partite correnti, si sono registrate entrate per 104,5 milioni di euro (97,699 milioni di euro nel 2018), di cui il 54,75% per entrate tributarie, il 37,61% per entrate per canoni demaniali ed il 7,64% per altre entrate. Le entrate per canoni demaniali rispetto al 2018 hanno fatto registrare un incremento di circa 5 milioni di euro nel 2019 a seguito della revisione di alcuni canoni concessori del settore terminalistico. Incremento che sarebbe stato maggiore tenuto conto che, per effetto della deliberazione del giugno 2019 del Comitato di gestione, è stato scomputato un valore pari a 1,8 milioni di euro a favore degli operatori terminalisti colpiti dagli effetti del crollo del "Ponte Morandi" e degli eventi meteomarini che del 29 e 30 ottobre 2018 hanno coinvolto i porti di Genova e Savona. Le spese correnti ammontano a 58,7 milioni di euro in raffronto a 47,98 milioni del 2018. Tale divario è per altro riconducibile alla messa in atto da parte dell' ente delle iniziative di sostegno al **sistema** produttivo previste dalle norme di settore e dalla "legge Genova". Anche in tal senso

The screenshot shows the IVG.it website. The main headline reads: "Autorità di Sistema Portuale, approvato il bilancio consuntivo 2019: aumentano gli investimenti e le entrate". Below it, a sub-headline states: "Il bilancio ha evidenziato 'grandi progressi nella capacità di investimento dell' Ente'". The page features a navigation menu at the top, a search bar, and several news snippets on the right side, including "Meteo Ligure, alta pressione in rinforzo: addio instabilità, arriva l'estate" and "Meteo Liguria, alta pressione in rinforzo: addio instabilità, arriva l'estate".

si è quindi dimostrata una notevole reattività dell' amministrazione nel dare corso agli strumenti disponibili per sostenere l' economia degli scali messa a dura prova dagli effetti delle crisi infrastrutturali: dal crollo del ponte Morandi, ai blocchi autostradali per interventi



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

manutentivi di grande portata, ai danni alle opere portuali causati da eccezionali mareggiate. Rispetto alle previsioni definitive si registra un incremento delle entrate correnti per 3,9 milioni di euro connesse in parte alle entrate tributarie per tassa ancoraggio (+2,3 milioni di euro), in parte ai canoni demaniali (+1,7 mila euro). Anche questo risultato sconta azioni di sostegno all' economia messi in campo per fronteggiare gli effetti derivanti dagli eventi straordinari sopra richiamati. In particolare, in corso d' anno è stata azzerata la sovrattassa merci e sono state riconosciute alcune riduzioni di canone senza le quali i risultati raggiunti sarebbero stati ancora più soddisfacenti. Infine, si segnala come gli investimenti in opere vadano di pari passo con gli investimenti in capitale umano, atteso che, a fronte di circa 70 pensionamenti nel triennio 2017- 2019, l' Ente abbia assunto 78 nuovi addetti in funzioni cruciali per la nuova missione di sviluppo che l' Ente dovrà affrontare. Anche in questo caso si tratta di "uno sforzo di grande rilievo, realizzato per di più durante una complessa fase di fusione fra diverse realtà, uno sforzo che dovrà essere completato a breve per raggiungere con la necessaria efficacia gli ambiziosi obiettivi del nuovo programma straordinario delle opere".

Altre notizie di Savona Soccorso Enpa denuncia: "Piccoli di gabbiano gettati dal balcone a Savona" schianto Colpito da crisi epilettica, perde il controllo del camion: paura in A10 novità Savona, rinvio per le scadenze Tari: esenzione per gravi situazioni di disagio certificate da Isee corsa Podismo, sfida a distanza con la Corsa Self Time: Valerio Brignone e Cassandra Sprenger i più veloci nel prologo Dalla Home Incontro Cantieri e turismo, Autostrade agli albergatori: "Pronti a rivedere il piano, tutti i lavori finiti entro la metà di luglio" Dati Coronavirus: ancora 7 nuovi positivi in Liguria, ma nel savonese nessun decesso Maxi frode fiscale Auto di lusso rivendute a prezzi stracciati: ecco come operava l' organizzazione smantellata da Finanza e Dogane disagi Cantieri e manutenzioni, si preannuncia un weekend di code e disagi in autostrada: l' elenco delle chiusure.

Informatore Navale

Genova, Voltri

ADSP Genova-Savona: approvato bilancio consuntivo 2019

19 giugno 2020 - Il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato il bilancio consuntivo 2019 che ha evidenziato grandi progressi nella capacità di investimento dell' Ente. Le risorse nel tempo accumulate in un avanzo di amministrazione che a fine 2018 è risultato pari a 302 milioni di euro si sono ridotte, con il nuovo bilancio, a 134 milioni, di cui 81,2 milioni vincolati alla realizzazione di investimenti con effetto finanziario negli esercizi successivi. La relazione finanziaria ha evidenziato come l' Autorità di Sistema Portuale abbia avviato nel 2019 investimenti in opere, manutenzioni e studi di progettazione per 259 milioni di euro rispetto ai 37 milioni di euro dell' esercizio precedente. Gli impegni di spesa in conto capitale hanno avuto un notevole impulso per effetto del Programma di investimenti urgenti approvato dal Commissario Straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (decreto n.2/2019 in attuazione dell' art. 9 bis della Legge 130/2018 "Decreto Genova"), e che viene attuato con le deroghe normative espressamente previste. A questo riguardo, a fronte di un programma straordinario di opere approvato per £157.986.139, sono stati aggiudicati interventi per 148.048.319, con un indice di performance pari a circa il 94%. Anche per quanto concerne il Programma triennale ordinario l' ADSP ha registrato un ottimo indice di performance arrivato al 97%: per 27 opere le risorse impegnate sono state pari a 97.351.072 rispetto ai 99.873.802 previsti. Miglioramenti sul fronte degli investimenti stanno gradualmente interessando anche la fase di esecuzione dei lavori, con un aumento dell' ammontare delle risorse in conto capitale complessivamente pagate dall' Ente pari a 83,4 milioni di euro (20,8 milioni di euro in più rispetto al 2018, + 33%). Rientrano fra queste la realizzazione della "Piattaforma di Vado Ligure", il progetto per la "Fornitura di energia elettrica al porto di Voltri", l'"Approfondimento banchina 8-9-10 Costa Crociere", il progetto di "Nuova viabilità retroportuale e varchi di Vado", i "Lavori di manutenzione opere marittime fondali, boe, fari e fanali del porto di Genova", le "Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi", il progetto di "Ampliamento Terminal Ronco Canepa". L' azione svolta sta dunque producendo un duplice effetto positivo: la dotazione di nuove e più efficienti infrastrutture al servizio degli scali ed il sostegno al sistema delle imprese impegnate nelle realizzazione dei cantieri, con rilevante immissione di liquidità quale corrispettivo degli stati di avanzamento delle opere registrati. Per quanto concerne le partite correnti, si sono registrate entrate per 104,5 milioni di euro (97,699 milioni di euro nel 2018), di cui il 54,75% per entrate tributarie, il 37,61% per entrate per canoni demaniali ed il 7,64% per altre entrate. Le entrate per canoni demaniali rispetto al 2018 hanno fatto registrare un incremento di circa 5 milioni di euro nel 2019 a seguito della revisione di alcuni canoni concessori del settore terminalistico.. Incremento che sarebbe stato maggiore tenuto conto che, per effetto della deliberazione del giugno 2019 del Comitato di gestione, è stato scomputato un valore pari a 1,8 milioni di euro a favore degli operatori terminalisti colpiti dagli effetti del crollo del "Ponte Morandi" e degli eventi meteomarinari che del 29 e 30 ottobre 2018 hanno coinvolto i porti di Genova e Savona. Le spese correnti ammontano a 58,7 milioni di euro in raffronto a 47,98 milioni del 2018. Tale divario è per altro riconducibile alla messa in atto da parte dell' ente delle iniziative di sostegno al sistema produttivo previste dalle norme di settore e dalla "legge Genova". Anche in tal senso si è quindi dimostrata una notevole reattività dell' Amministrazione nel dare corso agli strumenti disponibili per sostenere l' economia degli scali messa a dura prova dagli effetti delle crisi infrastrutturali: dal crollo del ponte Morandi, ai blocchi autostradali per





Informatore Navale

Genova, Voltri

portuali causati da eccezionali mareggiate. Rispetto alle previsioni definitive si registra un incremento delle entrate correnti per 3,9 milioni di euro connesse in parte alle entrate tributarie per tassa ancoraggio (+2,3 milioni di euro), in parte ai canoni demaniali (+1,7 mila euro). Anche questo risultato sconta azioni di sostegno all' economia messi in campo per fronteggiare gli effetti derivanti dagli eventi straordinari sopra richiamati. In particolare, in corso d' anno è stato azzerata la sovrattassa merci e sono state riconosciute alcune riduzioni di canone senza le quali i risultati raggiunti sarebbero stati ancora più soddisfacenti. Infine, si segnala come gli investimenti in opere vadano di pari passo con gli investimenti in capitale umano, atteso che, a fronte di circa 70 pensionamenti nel triennio 2017- 2019, l' Ente abbia assunto 78 nuovi addetti in funzioni cruciali per la nuova missione di sviluppo che l' Ente dovrà affrontare. Anche in questo caso si tratta di uno sforzo di grande rilievo, realizzato per di più durante una complessa fase di fusione fra diverse realtà, uno sforzo che dovrà essere completato a breve per raggiungere con la necessaria efficacia gli ambiziosi obiettivi del nuovo programma straordinario delle opere.

Porto di Genova-Vado: nel 2019 più investimenti e canoni, nonostante il crollo del Ponte Morandi

Redazione

Genova - Meno risorse in bilancio, per effetto di un aumento degli investimenti. Con un ottimo indice di performance arrivato al 97% per quanto riguarda l'attuazione del programma triennale ordinario. Incremento di circa 5 milioni di euro dei canoni demaniali. Sono gli indirizzi che emergono dal bilancio consuntivo 2019, approvato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale (AdSP) del Mar Ligure Occidentale, che ha evidenziato grandi progressi nella capacità di investimento dell'ente. 'Le risorse nel tempo accumulate in un avanzo di amministrazione che a fine 2018 è risultato pari a 302 milioni di euro si sono ridotte, con il nuovo bilancio, a 134 milioni, di cui 81,2 milioni vincolati alla realizzazione di investimenti con effetto finanziario negli esercizi successivi', riporta la nota dell'AdSP. La relazione finanziaria ha evidenziato come l'ente 'abbia avviato nel 2019 investimenti in opere, manutenzioni e studi di progettazione per 259 milioni di euro rispetto ai 37 milioni di euro dell'esercizio precedente'. Gli impegni di spesa in conto capitale hanno avuto inoltre 'un notevole impulso per effetto del programma di investimenti urgenti approvato dal commissario straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (decreto n.2/2019 in attuazione dell'art. 9 bis della Legge 130/2018 'Decreto Genova'), e che viene attuato con le deroghe normative espressamente previste'. In merito, 'a fronte di un programma straordinario di opere approvato per 157.986.139 di euro, sono stati aggiudicati interventi per 148.048.319 di euro, con un indice di performance pari a circa il 94%'. Anche per quanto concerne il programma triennale ordinario l'AdSP ha registrato 'un ottimo indice di performance arrivato al 97%: per 27 opere le risorse impegnate sono state pari a 97.351.072 di euro rispetto ai 99.873.802 di euro previsti'. Miglioramenti sul fronte degli investimenti stanno gradualmente interessando anche 'la fase di esecuzione dei lavori, con un aumento dell'ammontare delle risorse in conto capitale complessivamente pagate dall'ente pari a 83,4 milioni di euro (20,8 milioni di euro in più rispetto al 2018, + 33%)'. Rientrano fra queste la realizzazione della 'Piattaforma di Vado Ligure', il progetto per la 'fornitura di energia elettrica al porto di Voltri', l'"approfondimento banchina 8-9-10 Costa Crociere", il progetto di 'nuova viabilità retroportuale e varchi di Vado', i 'lavori di manutenzione opere marittime fondali, boe, fari e fanali del porto di Genova', le 'opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi', il progetto di 'ampliamento Terminal Ronco Canepa'. 'L'azione svolta sta dunque producendo un duplice effetto positivo - sottolinea l'AdSP -: la dotazione di nuove e più efficienti infrastrutture al servizio degli scali ed il sostegno al sistema delle imprese impegnate nelle realizzazioni dei cantieri, con rilevante immissione di liquidità quale corrispettivo degli stati di avanzamento delle opere registrati'. Per quanto concerne le partite correnti, 'si sono registrate entrate per 104,5 milioni di euro (97,699 milioni di euro nel 2018), di cui il 54,75% per entrate tributarie, il 37,61% per entrate per canoni demaniali ed il 7,64% per altre entrate'. In più, 'le entrate per canoni demaniali rispetto al 2018 hanno fatto registrare un incremento di circa 5 milioni di euro nel 2019 a seguito della revisione di alcuni canoni concessori del settore terminalistico'. Incremento, puntualizza l'AdSP, che 'sarebbe stato maggiore tenuto conto che, per effetto della deliberazione del giugno 2019 del Comitato di gestione, è stato scomputato un valore pari a 1,8 milioni di euro a favore degli operatori terminalisti colpiti dagli effetti del crollo del 'Ponte Morandi' e degli eventi meteomarinari che del



Porto di Genova-Vado: nel 2019 più investimenti e canoni, nonostante il crollo del Ponte Morandi

20 GIUGNO 2020 | Italiana



Genova - Meno risorse in bilancio, per effetto di un aumento degli investimenti. Con un ottimo indice di performance arrivato al 97% per quanto riguarda l'attuazione del programma triennale ordinario. Incremento di circa 5 milioni di euro dei canoni demaniali. Sono gli indirizzi che emergono dal bilancio consuntivo 2019, approvato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale (AdSP) del Mar Ligure Occidentale, che ha evidenziato grandi progressi nella capacità di investimento dell'ente.

'Le risorse nel tempo accumulate in un avanzo di amministrazione che a fine 2018 è risultato pari a 302 milioni di euro si sono ridotte, con il nuovo bilancio, a 134 milioni, di cui 81,2 milioni vincolati alla realizzazione di investimenti con effetto finanziario negli esercizi successivi', riporta la nota dell'AdSP. La relazione finanziaria ha evidenziato come l'ente 'abbia avviato nel 2019 investimenti in opere, manutenzioni e studi di progettazione per 259 milioni di euro rispetto ai 37 milioni di euro dell'esercizio precedente'. Gli impegni di spesa in conto capitale hanno avuto inoltre 'un notevole impulso per effetto del programma di investimenti urgenti approvato dal commissario straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (decreto n.2/2019 in attuazione dell'art. 9 bis della Legge 130/2018 'Decreto Genova'), e che viene attuato con le deroghe normative espressamente previste'. In merito, 'a fronte di un programma straordinario di opere approvato per 157.986.139 di euro, sono stati aggiudicati interventi per 148.048.319 di euro, con un indice di performance pari a circa il 94%'. Anche per quanto concerne il programma triennale ordinario l'AdSP ha registrato 'un ottimo indice di performance arrivato al 97%: per 27 opere le risorse impegnate sono state pari a 97.351.072 di euro rispetto ai 99.873.802 di euro previsti'. Miglioramenti sul fronte degli investimenti stanno gradualmente interessando anche 'la fase di esecuzione dei lavori, con un aumento dell'ammontare delle risorse in conto capitale complessivamente pagate dall'ente pari a 83,4 milioni di euro (20,8 milioni di euro in più rispetto al 2018, + 33%)'. Rientrano fra queste la realizzazione della 'Piattaforma di Vado Ligure', il progetto per la 'fornitura di energia elettrica al porto di Voltri', l'"approfondimento banchina 8-9-10 Costa Crociere", il progetto di 'nuova viabilità retroportuale e varchi di Vado', i 'lavori di manutenzione opere marittime fondali, boe, fari e fanali del porto di Genova', le 'opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi', il progetto di 'ampliamento Terminal Ronco Canepa'. 'L'azione svolta sta dunque producendo un duplice effetto positivo - sottolinea l'AdSP -: la dotazione di nuove e più efficienti infrastrutture al servizio degli scali ed il sostegno al sistema delle imprese impegnate nelle realizzazioni dei cantieri, con rilevante immissione di liquidità quale corrispettivo degli stati di avanzamento delle opere registrati'. Per quanto concerne le partite correnti, 'si sono registrate entrate per 104,5 milioni di euro (97,699 milioni di euro nel 2018), di cui il 54,75% per entrate tributarie, il 37,61% per entrate per canoni demaniali ed il 7,64% per altre entrate'. In più, 'le entrate per canoni demaniali rispetto al 2018 hanno fatto registrare un incremento di circa 5 milioni di euro nel 2019 a seguito della revisione di alcuni canoni concessori del settore terminalistico'. Incremento, puntualizza l'AdSP, che 'sarebbe stato maggiore tenuto conto che, per effetto della deliberazione del giugno 2019 del Comitato di gestione, è stato scomputato un valore pari a 1,8 milioni di euro a favore degli operatori terminalisti colpiti dagli effetti del crollo del 'Ponte Morandi' e degli eventi meteomarinari che del

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

29 e 30 ottobre 2018 hanno coinvolto i porti di Genova e Savona '. Le spese correnti ammontano a 58,7 milioni di euro in raffronto a 47,98 milioni del 2018. 'Tale divario è per altro riconducibile alla messa in atto da parte dell'ente delle iniziative di sostegno al sistema produttivo previste dalle norme di settore e



dalla ' legge Genova ', spiega l'AdSP. Anche in questo caso, aggiunge, 'si è quindi dimostrata una notevole reattività dell'amministrazione nel dare corso agli strumenti disponibili per sostenere l'economia degli scali messa a dura prova dagli effetti delle crisi infrastrutturali: dal crollo del ponte Morandi, ai blocchi autostradali per interventi manutentivi di grande portata, ai danni alle opere portuali causati da eccezionali mareggiate'. Rispetto alle previsioni definitive, 'si registra un incremento delle entrate correnti per 3,9 milioni di euro connesse in parte alle entrate tributarie per tassa ancoraggio (+2,3 milioni di euro), in parte ai canoni demaniali (+1,7 mila euro)'. Anche questo risultato 'sconta azioni di sostegno all'economia messi in campo per fronteggiare gli effetti derivanti dagli eventi straordinari sopra richiamati'. In particolare, in corso d'anno 'è stata azzerata la sovrattassa merci e sono state riconosciute alcune riduzioni di canone senza le quali i risultati raggiunti sarebbero stati ancora più soddisfacenti'. Infine, si segnala 'come gli investimenti in opere vadano di pari passo con gli investimenti in capitale umano, atteso che, a fronte di circa 70 pensionamenti nel triennio 2017- 2019, l'ente abbia assunto 78 nuovi addetti in funzioni cruciali per la nuova missione di sviluppo che l'ente dovrà affrontare. Anche in questo caso si tratta di uno sforzo di grande rilievo, realizzato per di più durante una complessa fase di fusione fra diverse realtà, uno sforzo che dovrà essere completato a breve per raggiungere con la necessaria efficacia gli ambiziosi obiettivi del nuovo programma straordinario delle opere'.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Porti di Genova e Savona, opere avviate per 260 milioni

Genova - I conti 2019 dei Ports of Genoa, Genova e Savona uniti sotto l'insegna dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale**, si chiudono con un avanzo di 134 milioni (rispetto ai 302 del 2018) di cui 81,2 vincolati alla realizzazione di investimenti con effetto finanziario negli esercizi successivi. Il 2019 ha anche segnato un rilancio degli investimenti avviati: 259 milioni in opere, manutenzioni e studi di progettazione, contro i 37 milioni dell'anno precedente: «Gli investimenti di spesa in conto capitale hanno avuto un notevole impulso per effetto del Programma di investimenti urgenti approvato dal commissario straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera - sottolineano dall' Authority - e che viene attuato con le deroghe normative espressamente previste». Il programma triennale delle opere è arrivato al 97% e le risorse impegnate per 87 opere sono state 97,3 milioni di euro. Per quanto riguarda le entrate derivanti dai canoni demaniali, secondo il bilancio consuntivo approvato ieri dal comitato di gestione, nel 2019 sono aumentate di circa cinque milioni, a seguito della revisione di alcuni canoni di concessione: l'incremento sarebbe stato maggiore se non ci fossero stati gli scompiti ai terminalisti colpiti dagli effetti del crollo di Ponte Morandi e dalle mareggiate di fine ottobre. Per quanto riguarda la forza lavoro, l'Asdp ha assunto 78 nuovi addetti a fronte dei 70 pensionamenti nel triennio 2017-2019.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

'La Pontremolese resta tra le opere da realizzare'^a

Il responsabile portualità Matteo Bianchi: '» nel piano Italia Veloce' Il documento circolato era una bozza. Finanziamento di 92 milioni

La Pontremolese ricompare nel piano delle opere prioritarie per il Paese. Anzi, c'è sempre stata. La causa del 'corto circuito informativo», che ha fatto saltare sulle sedie l'intero mondo portuale spezzino, è una bozza. Cioè da una versione non completa del piano Italia Veloce, presentato dal ministro De Micheli agli Stati Generali. La bozza è circolata a livello locale tra gli addetti ai lavori ancor prima che il piano stesso venisse pubblicato. 'Nel piano Italia Veloce la Pontremolese c'è» chiarisce Matteo Bianchi, responsabile del dipartimento nazionale economia del mare del Pd. Lo spezzino, che ha di recente ricevuto l'incarico sulla portualità dal segretario Zingaretti, spiega che il raddoppio della Pontremolese rientra nel programma 'alla voce Tirrenica Nord, nella direttrice transappenninica, nell'ottica di potenziare l'accessibilità merci al porto di Spezia. L'inserimento delle opere nel piano non è scelta politica ma conseguente al grado di avanzamento e finanziamento complessivo dell'opera». Un mese fa il consiglio dei ministri aveva deliberato per l'opera uno stanziamento di 92 milioni di euro per il raddoppio del tratto fuori galleria. I primi interventi, aveva annunciato il vicesegretario del Pd Andrea Orlando, potrebbero concretizzarsi nel 2021. 'I piani generali sono importanti, ma sottolinea Bianchi - più importante è che sulla Pontremolese si è tornati ad investire, con i 92 milioni di euro ottenuti dall'onorevole Orlando e grazie al lavoro del ministro De Micheli nel Decreto Rilancio, con le ulteriori possibilità di finanziamento attraverso la fase di conversione parlamentare del decreto e con il prossimo riparto del fondo investimenti per le amministrazioni centrali». Obiettivo vicino completare il cantiere fuori galleria e attuare interventi sulle stazioni in grado di far circolare convogli più lunghi. 'Bene l'inserimento della Pontremolese nel Piano Italia Veloce ma molto meglio o ribadisce il referente dei porti del Pd nazionale - il lavoro fatto per finanziarla e quello altrettanto importante per spingere Rfi a portare avanti con celerità i lavori sul tratto Parma-Vicofertile». Dopo il documento circolato con anticipo a inizio marzo per la chiusura delle "zone rosse", un'altra bozza non ufficiale del Governo giallorosso crea scompiglio e allarme sul territorio. In questo caso per un'opera attesa da mezzo secolo ed'essenziale per il mondo industriale e portuale, del commercio e non solo, il territorio ne gioverebbe anche da un punto di vista ambientale, perché si alleggerirebbe il traffico su strada» aveva ribadito Manuela Gagliardi, deputata di Cambiamo!, commentando con sconcerto la prima bozza circolata. Anche Cgil, Cisl, Uil si erano detti 'sorpresi e sconcertati che un'opera indispensabile come la Pontremolese non sia inserita nel piano straordinario». laura.ivani@ilsecoloxix.it



An advertisement for 'Acoustic Center' featuring a hearing aid. The text includes: 'Hai utilizzato gli apparecchi acustici più del solito durante queste settimane a casa? Vogliamo offrirti a titolo gratuito, anche a domicilio: Agilizzazione apparecchi acustici; Manutenzione apparecchi acustici; TEST GRATUITO DELL'UDITO al Numero Verde 800.90.45.41'. It also mentions '100 GIORNI dall'acquisto con zero spese zero interessi' and provides contact information for LA SPEZIA and SARZANA.

Citta della Spezia

La Spezia

Dal Levante: "Controlli sui rumori del porto mentre la movimentazione è ferma per lavori"

- Torniamo ancora una volta sulla metodologia dei controlli ambientali e sull'inquinamento causato da una spregiudicata operatività dell'attività portuale con le istituzioni ben lontane dal far rispettare le leggi a tutela della salute dei cittadini. Nei giorni compresi tra i primi di giugno ed il 16 giugno è stata posizionata alla marina di Canaletto la centralina mobile per i rilevamenti, ma guarda caso, nel molo Fornelli erano in corso lavori di manutenzione e la sostituzione dei binari delle gru porta container e, per questo motivo nel lato est del molo era impossibile fare attraccare navi ed per questa ragione lo sbarco e l'imbarco dei container era inesistente. Certamente si tratta di un pessimo periodo da scegliere per provvedere a fare i controlli in quanto è ovvio che l'intensità dei rumori è certamente inferiore a quello di altri periodi. Ma certo che nel porto della Spezia le cose avvengono in questo modo nonostante il rilevante numero di denunce che sono state fatte sia agli enti di controllo, sia all'Autorità portuale di sistema del mal ligure orientale, così come alle istituzioni come il Sindaco e i vari ministeri competenti. Insomma sembra che in questa città controllo e controllatore siano una cosa unilaterale ed indiscutibile che toglie ogni speranza al diritto alla salute dei cittadini accentuando il conflitto fra salute e lavoro; eppure le indicazioni concordate per la mitigazione degli inquinanti ci sono per poter ritrovare una convivenza porto-città. Ma la nostra città è sfortunata perché si trova ad avere un'autorità portuale incapace di costruire un rapporto serio con i cittadini e questo con la complicità del Comune responsabile della salute dei residenti in quanto fa orecchie da mercante e si interessa solo della movida che, nelle ore serali, altro non fa che disturbare i cittadini per interesse dei commercianti ma che in effetti creano meno danni di quelli prodotti dall'attività portuale. PER IL COORDINAMENTO DEI QUARTIERI DEL LEVANTE - RITA CASAGRANDE PER LA V.A.S.- ONLUS - FRANCO ARBASSETTI Sabato 20 giugno 2020 alle 19:30:04 Redazione.



Royal Caribbean nel 2021 sarà home port a Ravenna e non a Venezia

20 Jun, 2020 Il 2021 porterà al porto di Ravenna la presenza della compagnia crocieristica Royal Caribbean che ha scelto lo scalo ravennate come home port. La compagnia ha informato tutti i croceristi del cambio di programma spostandosi pertanto da Venezia come porto base. La decisione deve essere formalizzata a Global Ports Holding, la società che gestisce il terminal di Porto Corsini. Royal Caribbean scrive ai clienti che 'Rhapsody of the Seas', che già in passato ha scalato più volte il porto ravennate, farà base a Rpt per l'intera stagione mediterranea estiva 2021. 'Considerati i crescenti timori in merito alle crociere a Venezia, in futuro Rhapsody of the Seas salperà da un nuovo porto di partenza a Ravenna, una città situata a sole due ore a sud di Venezia. Comprendendo quanto tempo e impegno sono necessari per pianificare la tua vacanza, abbiamo preso questa decisione per garantire un impatto minimo sulla tua prossima crociera'. La compagnia crocieristica offrirà il trasferimento gratuito ai passeggeri dall'aeroporto di Venezia a Ravenna e ritorno. "Aspetto di ricevere una comunicazione ufficiale" commenta Antonio Di Monte, responsabile di Gph per l'Italia. "Ora dobbiamo correre. Vanno create assieme a Adsp le condizioni migliori per ospitare partenze e arrivi della Rhapsody". In seguito ai recenti decreti legati all'emergenza coronavirus, tutte le concessioni sono state prorogate di un anno. Quella per la gestione del terminal crocieristico scadrà quindi a fine 2021 e non questo dicembre.



Scalo marittimo, il vicesindaco Fusignani guarda al futuro: "Le istituzioni devono fare squadra"

Il vicesindaco sintetizza in tre obiettivi chiave le strategie per il territorio: dal fare fronte comune ai traffici fino alle vie di collegamento

"L'aggiudicazione del bando per la realizzazione dell'hub **portuale** e i lavori in corso per il nuovo ponte di Teodorico - afferma il vice sindaco con delega al Porto, Eugenio Fusignani - sono l'occasione per fare alcune puntualizzazioni su una realtà così significativa non solo per Ravenna e a livello regionale, ma anche nazionale, qual è il nostro scalo marittimo". Continua Fusignani: "Sintetizzerei le argomentazioni in tre punti fondamentali. Il primo riguarda il fare squadra tra istituzioni. Ritengo sostanziale la coesione tra Amministrazione comunale, **Autorità di sistema portuale**, Regione Emilia-Romagna e Camera di commercio. Fare fronte comune per proseguire nell'impegno di sostegno al **sistema portuale**, auspicando un intervento degli istituti di credito perché c'è tutto un settore da mettere in moto e che ha dimostrato di reagire anche nel difficile momento del lockdown quando, pur a regime ridotto, non ha mai smesso di lavorare. Siamo in una favorevole congiuntura per poter attuare importanti passi verso uno sviluppo economico fondamentale e sostenibile: la Regione appena insediata che ha chiaramente evidenziato l'attenzione verso il porto; l'impegno dell'assessore Andrea Corsini; la presenza dell'emiliana Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei trasporti che ben conosce la realtà **portuale** ravennate. Entrambi elementi di grande prospettiva per il futuro. Il secondo aspetto riguarda i traffici. I dati parlano di un calo, ma vanno letti alla luce della crisi economica mondiale e devono comunque essere di stimolo per avanzare politiche di sviluppo non solo nell'ambito delle rinfuse, che rappresentano il nostro know how. Non solo dobbiamo recuperarli, ma occorre muoverci verso un incremento dei traffici di container e del settore croceristico che rappresenta un importante elemento di rilancio del settore turistico. Dobbiamo essere pronti ad intercettare nuove opportunità che possono presentarsi in conseguenza delle modifiche strutturali e di governance che riguardano altri scali a noi vicini. Il vicesindaco affronta poi il terzo punto che riguarda le vie di collegamento. "L'infrastruttura porto senza le infrastrutture è destinata a risultare zoppa. L'ho sempre detto che abbandonare la realizzazione dell'E55 è stato un grande errore, ma proprio per questo occorre trovare alternative per rendere lo scalo accessibile. Quindi, oltre agli importanti e fondamentali investimenti di RFI occorre comunque potenziare i collegamenti su gomma. Incentivare i traffici per far arrivare più merci deve andare di pari passo con la possibilità che queste merci poi vengano smistate e portate a destinazione. E qui diventa determinante, quasi quanto l'escavo dei fondali, il secondo accesso al porto sul quale l'Amministrazione sta lavorando. Attualmente la proposta per la sua realizzazione è contenuta nel Piano urbanistico attuativo di L1, che è stato presentato ed è in fase di istruttoria. Tutto questo perché le sfide si vincono anche puntando sulla logistica e l'hub **portuale** è lo strumento decisivo perché prevede tre importanti aree di logistica verso la cui realizzazione le amministrazioni pubbliche dovranno impegnarsi per favorire la sburocratizzazione delle procedure. Il vicesindaco chiosa evidenziando come "Le tecnologie avranno ruolo significativo per la sostenibilità dei lavori. Ad esempio, in merito agli escavi dei fondali, sarà possibile un trattamento della sabbia che potrà essere immediatamente riutilizzata per altri interventi in ambito **portuale**, edilizio e sul litorale. Ritengo ci siano tutte le condizioni per avere uno sguardo positivo sul futuro nel nostro scalo marittimo,

RAVENNATODAY Economia

Scalo marittimo, il vicesindaco Fusignani guarda al futuro: "Le istituzioni devono fare squadra"

Il vicesindaco sintetizza in tre obiettivi chiave le strategie per il territorio: dal fare fronte comune ai traffici fino alle vie di collegamento

1 **Produzione**
20 giugno 2020 14:40

I più letti di oggi

- 1 La Rai e il Covid-19
- 2 Il nuovo scalo marittimo
- 3 Il nuovo scalo marittimo
- 4 Il nuovo scalo marittimo

“L'aggiudicazione del bando per la realizzazione dell'hub portuale e i lavori in corso per il nuovo ponte di Teodorico - afferma il vice sindaco con delega al Porto, Eugenio Fusignani - sono l'occasione per fare alcune puntualizzazioni su una realtà così significativa non solo per Ravenna e a livello regionale, ma anche nazionale, qual è il nostro scalo marittimo”.

Continua Fusignani: "Sintetizzerei le argomentazioni in tre punti fondamentali. Il primo riguarda il fare squadra tra istituzioni. Ritengo sostanziale la coesione tra Amministrazione comunale, Autorità di sistema portuale, Regione Emilia-Romagna e Camera di commercio. Fare fronte comune per proseguire nell'impegno di sostegno al sistema portuale, auspicando un intervento degli istituti di credito perché c'è tutto un settore da mettere in moto e che ha dimostrato di reagire anche nel difficile momento del lockdown quando, pur a regime ridotto, non ha mai smesso di lavorare. Siamo in una favorevole congiuntura per poter attuare importanti passi verso uno sviluppo economico fondamentale e sostenibile: la Regione appena insediata che ha chiaramente evidenziato l'attenzione verso il porto; l'impegno dell'assessore Andrea Corsini; la presenza dell'emiliana Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei trasporti che ben conosce la realtà portuale ravennate. Entrambi elementi di grande prospettiva per il futuro. Il secondo aspetto riguarda i traffici. I dati parlano di un calo, ma vanno letti alla luce della crisi economica mondiale e devono comunque essere di stimolo per avanzare politiche di sviluppo non solo nell'ambito delle rinfuse, che rappresentano il nostro know how. Non solo dobbiamo recuperarli, ma occorre muoverci verso un incremento dei traffici di container e del settore croceristico che rappresenta un importante elemento di rilancio del settore turistico. Dobbiamo essere pronti ad intercettare nuove opportunità che possono presentarsi in conseguenza delle modifiche strutturali e di governance che riguardano altri scali a noi vicini.

Il vicesindaco affronta poi il terzo punto che riguarda le vie di collegamento. "L'infrastruttura porto senza le infrastrutture è destinata a risultare zoppa. L'ho sempre detto che abbandonare la realizzazione dell'E55 è stato un grande errore, ma proprio per questo occorre trovare alternative per rendere lo scalo accessibile. Quindi, oltre agli importanti e fondamentali investimenti di RFI occorre comunque potenziare i collegamenti su gomma. Incentivare i traffici per far arrivare più merci deve andare di pari passo con la possibilità che queste merci poi vengano smistate e portate a destinazione. E qui diventa determinante, quasi quanto l'escavo dei fondali, il secondo accesso al porto sul quale l'Amministrazione sta lavorando. Attualmente la proposta per la sua realizzazione è contenuta nel Piano urbanistico attuativo di L1, che è stato presentato ed è in fase di istruttoria. Tutto questo perché le sfide si vincono anche puntando sulla logistica e l'hub portuale è lo strumento decisivo perché prevede tre importanti aree di logistica verso la cui realizzazione le amministrazioni pubbliche dovranno impegnarsi per favorire la sburocratizzazione delle procedure. Il vicesindaco chiosa evidenziando come "Le tecnologie avranno ruolo significativo per la sostenibilità dei lavori. Ad esempio, in merito agli escavi dei fondali, sarà possibile un trattamento della sabbia che potrà essere immediatamente riutilizzata per altri interventi in ambito portuale, edilizio e sul litorale. Ritengo ci siano tutte le condizioni per avere uno sguardo positivo sul futuro nel nostro scalo marittimo,

economicamente rilevante per la realtà ravennate e non solo, attorno al quale è evidente l' impegno di tutti gli operatori e delle istituzioni".



Ravenna, vice sindaco Fusignani: "facciamo squadra per il futuro del porto, la congiuntura è favorevole"

L'aggiudicazione del bando per la realizzazione dell'hub **portuale** e i lavori in corso per il nuovo ponte di Teodorico - afferma il vice sindaco di Ravenna con delega al Porto, Eugenio Fusignani - sono l'occasione per fare alcune puntualizzazioni su una realtà così significativa non solo per Ravenna e a livello regionale, ma anche nazionale, qual è il nostro scalo marittimo. Sintetizzerei le argomentazioni in tre punti fondamentali. Il primo riguarda il fare squadra tra istituzioni. Ritengo sostanziale la coesione tra Amministrazione comunale, **Autorità di sistema portuale**, Regione Emilia-Romagna e Camera di commercio. Fare fronte comune per proseguire nell'impegno di sostegno al **sistema portuale**, auspicando un intervento degli istituti di credito perché c'è tutto un settore da mettere in moto e che ha dimostrato di reagire anche nel difficile momento del lockdown quando, pur a regime ridotto, non ha mai smesso di lavorare. Siamo in una favorevole congiuntura per poter attuare importanti passi verso uno sviluppo economico fondamentale e sostenibile: la Regione appena insediata che ha chiaramente evidenziato l'attenzione verso il porto; l'impegno dell'assessore Andrea Corsini; la presenza dell'emiliana Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei trasporti che ben conosce la realtà **portuale** ravennate. Entrambi elementi di grande prospettiva per il futuro.' Il secondo aspetto riguarda i traffici. I dati parlano di un calo, ma vanno letti alla luce della crisi economica mondiale e devono comunque essere di stimolo per avanzare politiche di sviluppo non solo nell'ambito delle rinfuse, che rappresentano il nostro know how. Non solo dobbiamo recuperarli, ma occorre muoverci verso un incremento dei traffici di container e del settore crocieristico che rappresenta un importante elemento di rilancio del settore turistico. Dobbiamo essere pronti ad intercettare nuove opportunità che possono presentarsi in conseguenza delle modifiche strutturali e di governance che riguardano altri scali a noi vicini. - continua Fusignani - Il terzo punto riguarda le vie di collegamento. L'infrastruttura porto senza le altre infrastrutture è destinata a risultare zoppa. L'ho sempre detto che abbandonare la realizzazione dell'E55 è stato un grande errore, ma proprio per questo occorre trovare alternative per rendere lo scalo ravennate più accessibile. Quindi, oltre agli importanti e fondamentali investimenti di RFI occorre comunque potenziare i collegamenti su gomma. Incentivare i traffici per far arrivare più merci deve andare di pari passo con la possibilità che queste merci poi vengano smistate e portate a destinazione. E qui diventa determinante, quasi quanto l'escavo dei fondali, il secondo accesso al porto sul quale l'Amministrazione sta lavorando. Attualmente la proposta per la sua realizzazione è contenuta nel Piano urbanistico attuativo di L1, che è stato presentato ed è in fase di istruttoria.' 'Tutto questo perché le sfide si vincono anche puntando sulla logistica e l'hub **portuale** è lo strumento decisivo perché prevede tre importanti aree di logistica verso la cui realizzazione le amministrazioni pubbliche dovranno impegnarsi per favorire la sburocrazia delle procedure. Le tecnologie avranno ruolo significativo per la sostenibilità dei lavori. Ad esempio, in merito agli escavi dei fondali, sarà possibile un trattamento della sabbia che potrà essere immediatamente riutilizzata per altri interventi in ambito **portuale**, edilizio e sul litorale. Ritengo ci siano tutte le condizioni per avere uno sguardo positivo sul futuro nel nostro scalo marittimo, economicamente rilevante per la realtà ravennate e non solo, attorno al quale è evidente l'impegno di tutti gli operatori e delle istituzioni' conclude il Vice Sindaco di Ravenna.



Fusignani: "Scalo marittimo, congiuntura favorevole. Occorrono fronte comune tra istituzioni, incremento dei traffici e infrastrutture"

"L'aggiudicazione del bando per la realizzazione dell'hub **portuale** e i lavori in corso per il nuovo ponte di Teodorico - afferma il vice sindaco con delega al Porto, Eugenio Fusignani - sono l'occasione per fare alcune puntualizzazioni su una realtà così significativa non solo per Ravenna e a livello regionale, ma anche nazionale, qual è il nostro scalo marittimo. Sintetizzerei le argomentazioni in tre punti fondamentali. Il primo riguarda il fare squadra tra istituzioni. Ritengo sostanziale la coesione tra Amministrazione comunale, **Autorità** di **sistema portuale**, Regione Emilia-Romagna e Camera di commercio. Fare fronte comune per proseguire nell'impegno di sostegno al **sistema portuale**, auspicando un intervento degli istituti di credito perché c'è tutto un settore da mettere in moto e che ha dimostrato di reagire anche nel difficile momento del lockdown quando, pur a regime ridotto, non ha mai smesso di lavorare. Siamo in una favorevole congiuntura per poter attuare importanti passi verso uno sviluppo economico fondamentale e sostenibile: la Regione appena insediata che ha chiaramente evidenziato l'attenzione verso il porto; l'impegno dell'assessore Andrea Corsini; la presenza dell'emiliana

Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei trasporti che ben conosce la realtà **portuale** ravennate. Entrambi elementi di grande prospettiva per il futuro. Il secondo aspetto riguarda i traffici. I dati parlano di un calo, ma vanno letti alla luce della crisi economica mondiale e devono comunque essere di stimolo per avanzare politiche di sviluppo non solo nell'ambito delle rinfuse, che rappresentano il nostro know how. Non solo dobbiamo recuperarli, ma occorre muoverci verso un incremento dei traffici di container e del settore croceristico che rappresenta un importante elemento di rilancio del settore turistico. Dobbiamo essere pronti ad intercettare nuove opportunità che possono presentarsi in conseguenza delle modifiche strutturali e di governance che riguardano altri scali a noi vicini. Il terzo punto riguarda le vie di collegamento. L'infrastruttura porto senza le infrastrutture è destinata a risultare zoppa. L'ho sempre detto che abbandonare la realizzazione dell'E55 è stato un grande errore, ma proprio per questo occorre trovare alternative per rendere lo scalo ravennate più accessibile. Quindi, oltre agli importanti e fondamentali investimenti di RFI occorre comunque potenziare i collegamenti su gomma. Incentivare i traffici per far arrivare più merci deve andare di pari passo con la possibilità che queste merci poi vengano smistate e portate a destinazione. E qui diventa determinante, quasi quanto l'escavo dei fondali, il secondo accesso al porto sul quale l'Amministrazione sta lavorando. Attualmente la proposta per la sua realizzazione è contenuta nel Piano urbanistico attuativo di L1, che è stato presentato ed è in fase di istruttoria. Tutto questo perché le sfide si vincono anche puntando sulla logistica e l'hub **portuale** è lo strumento decisivo perché prevede tre importanti aree di logistica verso la cui realizzazione le amministrazioni pubbliche dovranno impegnarsi per favorire la sburocratizzazione delle procedure. Le tecnologie avranno ruolo significativo per la sostenibilità dei lavori. Ad esempio, in merito agli escavi dei fondali, sarà possibile un trattamento della sabbia che potrà essere immediatamente riutilizzata per altri interventi in ambito **portuale**, edilizio e sul litorale. Ritengo ci siano tutte le condizioni per avere uno sguardo positivo sul futuro nel nostro scalo marittimo, economicamente rilevante per la realtà ravennate e non solo, attorno al quale è evidente l'impegno di tutti gli operatori e delle istituzioni".

The screenshot shows the RavennaWebTV website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALI, and SPORT. Below the navigation bar, the article title "Fusignani: 'Scalo marittimo, congiuntura favorevole. Occorrono fronte comune tra istituzioni, incremento dei traffici e infrastrutture'" is displayed. A video player is embedded below the text, showing a 3D architectural rendering of the port infrastructure. To the right of the video player, there are several small thumbnail images with captions, including one about the 'Ponte di Teodorico' and another about the 'Hub portuale'. At the bottom right of the screenshot, there is a logo for 'CONAD SUPERSTORE GALILEI'.



INFORTUNIO AL PORTO

Cade nella stiva della nave e si frattura il femore

Prognosi di 40 giorni per un marittimo di 30 anni che era al lavoro alla Marcegaglia

RAVENNA È intervenuto l'elicottero del 118 nel primo pomeriggio di ieri per un incidente sul lavoro avvenuto all'interno della stiva di una nave attraccata in prossimità della Marcegaglia. A essere soccorso un lavoratore sui 30 anni, che per cause in corso di accertamento è caduto da un'altezza considerevole, tale da provocargli la frattura del femore, che gli è costata 40 giorni di prognosi. L'infortunio si è verificato attorno alle 14. A dare l'allarme sarebbero stati alcuni colleghi del marittimo. Immediatamente si sono attivati i soccorsi, che hanno seguito due strade parallele: è stato allertato subito il servizio di infermeria dello stabilimento, che si è occupato del primo intervento, mentre la richiesta a Romagna Soccorso ha fatto decollare dall'ospedale di Ravenna l'elicottero. Fin dai primi momenti il personale medico dello stabilimento ha appurato una possibile frattura agli arti inferiori, pur riscontrando che le condizioni del 30enne non erano eccessivamente critiche. Considerata però la dinamica dell'incidente e il volo fatto dall'operaio, si è ritenuto opportuno procedere con la massima cautela, affidando il ragazzo al 118. Il mezzo aereo è atterrato nel sito a Sud dello stabilimento, dove nel frattempo è stato trasportato il dipendente infortunato. Una volta stabilizzato e caricato a bordo, il paziente è stato portato al Centro traumi del "Bufalini" di Cesena, dove è arrivato non in pericolo di vita, con un codice di media gravità. Mentre il dipendente infortunato veniva sottoposto ai dovuti accertamenti clinici, sono iniziate le verifiche interne all'impianto per accertare la dinamica dell'incidente e verificarne le cause.

INFORTUNIO AL PORTO
Cade nella stiva della nave e si frattura il femore
Prognosi di 40 giorni per un marittimo di 30 anni che era al lavoro alla Marcegaglia

Colpo al bancomat va in fumo
La vigilanza mette in fuga la banda

L'ultimo saluto ad Andrea Rossi
ieri il dolore a 7 giorni dalla morte

Il Tirreno

Livorno

porto

«Darsena Europa, i quattrini ci sono»

livorno Anche il progetto della Darsena Europa è finito sotto i riflettori nel colloquio che Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio, ha avuto a Roma con la ministra delle infrastrutture Paola De Micheli. Come aveva detto a Giani, l' esponente del governo ha riconfermato che i soldi per l' espansione del **porto** di **Livorno** ci sono. In pratica, secondo quanto riportato da Breda al termine del faccia a faccia, De Micheli ha «rassicurato sulle promesse fatte a **Livorno** poco tempo fa». Quanto al fatto che finora non si sia visto nulla in termini di operatività fra ruspe e betoniere, è stato solo lo stop per il Covid 19 a frenare l' iter («le risorse sono disponibili - dice Breda - e la ministra le destinerà alla realizzazione di questa opera, promettendo una accelerazione dei tempi da qui in avanti»). -

The image shows a newspaper clipping from 'LIVORNO'. The main headline reads: «La Tirrenica? Sarà una superstrada» Parola di ministra: sì, la facciamo. Below the headline, there is a sub-headline: Il faccia a faccia col numero uno della Camera di Commercio. Breda parla il Tirreno sul progetto, poi il passaggio a Pisa. The article includes a photograph of two people, a man and a woman, in a professional setting. The text discusses infrastructure projects, specifically the 'Tirrenica' road project, and mentions the involvement of the Minister of Infrastructure, Paola De Micheli, and Riccardo Breda, president of the Chamber of Commerce. The article also touches upon the expansion of the Livorno port and the impact of the COVID-19 pandemic on the project's timeline.

Informazioni Marittime

Livorno

Livorno, conclusi i primi test sulla Darsena Europa

A maggio e a giugno una serie di manovre in real time, effettuate da piloti e rimorchiatori, hanno simulato ingresso e uscita delle grandi navi nel futuro terminal container

Il 26 e 27 maggio e il 16 e 17 giugno sono state effettuate nuove simulazioni di manovra per testare le opere di difesa e dragaggi della prima fase della costruzione della Darsena Europa del **porto di Livorno**. Operazione effettuata dai diretti interessati, i servizi tecnico-nautici, in questo caso dai piloti assistiti dal personale della Rimorchiatori Neri, presso il simulatore navale "Real time" della società Cetena di Genova, per un totale di oltre trenta simulazioni di manovra.

Le prove sono state realizzate alla presenza della Capitaneria di **Porto**, dei progettisti della Darsena Europa e della direzione Infrastrutture dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale. Testate anche cattive condizioni meteo, con venti fino a 25 nodi. Sulla base dei risultati, sono state apportate al progetto preliminare dell'opera alcune modifiche che hanno consentito di compiere in piena sicurezza le manovre di ingresso, ormeggio, disormeggio uscita di portacontainer, sia della classe neo panamax (di progetto per il Piano regolatore portuale di **Livorno**) che di quella Megamax-24 (MGX-24).

«Si tratta di un meraviglioso lavoro di squadra che ha visto coinvolte le maggiori esperienze di settore, una esperienza di progettazione integrata che può essere considerata un esempio di settore», ha detto il presidente del sistema portuale, Stefano Corsini, che ha ringraziato la Capitaneria di **Porto** e i Piloti «per il grande lavoro profuso e per gli importanti suggerimenti tecnici grazie ai quali è stato possibile ottimizzare il risultato. La collaborazione è stata proficua - ha concluso -, grazie a questa infrastruttura, ai collegamenti ferroviari in via di realizzazione e all'opera di integrazione con il retroporto, lo scalo livornese sarà presto in grado di rispondere a tutte le esigenze dei moderni traffici container internazionali e non solo. Con oggi vogliamo lanciare un messaggio chiaro ai mercati: **Livorno** ha davanti a sé un futuro promettente».

"La riuscita delle simulazioni di manovra effettuate a Genova, propedeutiche alla realizzazione della Darsena Europa, è una notizia che ci conforta e che attendevamo - ha dichiarato il sindaco di **Livorno**, Luca Salvetti - È un altro passo avanti verso la realizzazione di un'opera che è strategica per il **porto di Livorno** e per l'intera economia livornese. Cogliamo con soddisfazione il lavoro portato avanti dall'Autorità di Sistema in questa fase. Autorità che si è anche interfacciata con la Capitaneria e con il corpo dei Piloti del **porto di Livorno** per arrivare al risultato migliore. Una bella joint venture funzionale al progetto e funzionale anche a quello che serve per lo sviluppo futuro del **porto** e della città".



Darsena Europa: completate con successo le simulazioni di manovra

GAM EDITORI

20 giugno 2020 - Il 26 e 27 maggio e il 16 e 17 giugno scorsi sono state effettuate dai Piloti del **Porto** di **Livorno**, assistiti dal personale della Soc. Rimorchiatori Neri, presso il simulatore navale "Real time" della società CETENA di Genova, oltre trenta simulazioni di manovra finalizzate alla valutazione degli aspetti tecnico nautici del progetto delle opere di difesa e dei dragaggi della Prima Fase della Darsena Europa. Le prove sono state realizzate alla presenza della Capitaneria di **Porto**, dei progettisti della Darsena Europa e della Direzione Infrastrutture dell' AdSP, ed effettuate anche con condizioni meteomarine avverse e con venti di intensità sino a 25 nodi. Sulla base dei riscontri emersi durante le prime due giornate di simulazione, sono state apportate al progetto preliminare dell' opera alcune modifiche che hanno consentito di compiere in piena sicurezza le manovre di ingresso/ormeggio/disormeggio/uscita di portacontainer sia della classe Neo Panamax (di progetto per il Piano regolatore portuale di **Livorno**), che di quella Megamax-24 (MGX-24). "Si tratta di un meraviglioso lavoro di squadra che ha visto coinvolte le maggiori esperienze di settore, una esperienza di progettazione integrata che può essere considerata un esempio di settore" ha dichiarato il presidente dell' AdSP, Stefano Corsini, che ha ringraziato la Capitaneria di **Porto** e i Piloti per il grande lavoro profuso e per gli importanti suggerimenti tecnici grazie ai quali è stato possibile ottimizzare il risultato. "La collaborazione è stata proficua - ha concluso -, grazie a questa infrastruttura, ai collegamenti ferroviari in via di realizzazione e all' opera di integrazione con il retroporto, lo scalo livornese sarà presto in grado di rispondere a tutte le esigenze dei moderni traffici container internazionali e non solo. Con oggi vogliamo lanciare un messaggio chiaro ai mercati: **Livorno** ha davanti a sé un futuro promettente".



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

ambiente

La salute e l' impatto dei porti Un progetto targato Piombino

Il lavoro dell' Ibem dovrà essere supervisionato dalla Commissione europea Bedini: «Con Horizon 2020 studiamo anche il rapporto con le spiagge vicine»

piombino Un progetto internazionale sulla qualità dei porti e sulle aree balneari posizionate nelle vicinanze. L' istituto di biologia ed ecologia marina di Piombino è protagonista di uno studio in fase di elaborazione che dovrà passare sotto la supervisione della Commissione europea. «Per capire come è nato, dobbiamo fare un bel passo indietro - afferma Roberto Bedini, direttore dell' Ibem - Nel 2003 pubblicammo su una rivista greca, la Hcmr, uno studio che metteva a paragone la situazione ambientale di tre porti: Piombino, Portoferraio e Porto Santo Stefano. Lo realizzammo secondo le metodologie dell' epoca sulla classificazione delle specie animali e scegliemmo queste tre località perché facevano sostanzialmente attività diverse. Piombino era prettamente un porto industriale, Portoferraio un porto turistico, Porto S.Stefano faceva in gran parte attività di pesca. Sa cosa venne fuori? Che dei tre porti, quello messo meglio era Piombino». «Questo risultato mi fece capire come servisse un' altra metodologia d' indagine - continua Bedini - Pensai quindi a un altro sistema e coinvolsi l' Università di Camerino, per una sperimentazione sulle shock proteins dei sipunculidi, animaletti, filtratori che vivono incastrati per tutta la vita nelle pareti portuali. Con questo nuovo metodo il porto più inquinato risultò Piombino e lo studio fu pubblicato sulla rivista Chemistry and ecology della Taylor and Francis. In un incontro con la Port authority di Livorno feci presente questa metodologia innovativa per conoscere le aree portuali. A questo sistema abbinammo un' altra attività di ricerca, applicata nei porti di Portoferraio e Cavo». «Qui sperimentammo un' indagine sulla qualità dei porti in collaborazione con il Cnr di Bologna, con il quale abbiamo una convenzione - va avanti Bedini - In due parole parliamo di un drone in acqua che filma tutto e prende anche dei segmenti dal fondo per un' analisi chimica. Insomma, riesce a dare una cartografia esatta in grado di mostrare nel tempo i cambiamenti marini, utili pure per comprendere il fenomeno dell' erosione». E qui arriva il progetto internazionale. «Sì, sotto la supervisione della Port Authority di Livorno, e con il contributo della dottoressa Antonella Querci, abbiamo proposto queste indagini innovative per un progetto internazionale, Horizon 2020 - spiega il direttore dell' Ibem di Piombino - Indagini sui porti con droni, sipunculidi e campionamenti, per capire cosa succede alla città intorno al porto. Studi sul rapporto fra l' area portuale e la zona in cui si trova, comprese le aree limitrofe adibite all' attività balneare. Nel progetto sono coinvolti i porti di Bastia, Livorno, la Spezia, Olbia, Napoli e, dando il carattere internazionale all' indagine, anche la Grecia e la Turchia. Tutti porti che presentano nelle vicinanze aree di balneazione. Il progetto è in fase di ultimazione, va consegnato entro la fine del mese e poi sarà la Commissione europea a decidere. Se dovesse essere accettato, passeremo alla fase concreta. Parliamo di un progetto che interessa, oltre a noi, le Università di Camerino, di Sassari, di Corte, la Federico II di Napoli, l' Enea di la Spezia, l' Hellenic Center for marine research di Atene e l' Università di Cannakale». «Inoltre - conclude Bedini - Come soggetto che ha proposto questo studio, ho lanciato l' idea che a Piombino si svolga un incontro con tutti i soggetti coinvolti e con il placet della Port authority Livorno, per definire nello specifico le metodologie da impiegare nelle diverse realtà». --FRANCESCA Lenzi.



«Turismo in barca Siamo al centro delle nuove rotte»

Il direttore di Marina Dorica: «Porto turistico e riviera del Conero sono ideali per le vacanze di chi quest'anno ha deciso di non andare in Grecia e Croazia»

IL DIPORTO ANCONA Una valida alternativa alla Grecia e alla Croazia. L' emergenza Coronavirus ha cambiato i piani e le abitudini di tutti, compresi i diportisti. Così, se negli anni passati le mete preferite dei navigatori dell' Adriatico erano le coste di là dal mare, quest' estate i possessori di barche prediligeranno crociere brevi, aventi come destinazione località balneari italiane. Ecco allora che il **porto** turistico di Ancona e la Riviera del Conero possono diventare approdi estremamente appetibili. «L' anno scorso abbiamo superato il record dei mille transiti ricorda il direttore di Marina Dorica, Leonardo Zuccaro -, un' impresa difficile da ripetere quest' anno. . Per chi vuole stare in barca 3 o 4 giorni, Marina Dorica e la Riviera del Conero sono l' ideale». Ancora limiti per le barche Purtroppo, però, l' accoglienza delle imbarcazioni provenienti da fuori potrà entrare a pieno regime soltanto a partire dall' inizio di luglio. «Al momento non possiamo ospitare più di 2 o 3 barche fa sapere Zuccaro perché i lavori di dragaggio alla diga nord hanno comportato lo spostamento di un centinaio di imbarcazioni dai posti fissi a quelli destinati al transito». Questi lavori avrebbero dovuto essere eseguiti tra marzo e aprile, ma il lockdown li ha bloccati e ora richiederanno più tempo del previsto. C' è il dragaggio da fare «Purtroppo siamo stati costretti a effettuare il dragaggio in un periodo di piena operatività del **porto** dice Zuccaro , di conseguenza per un lavoro per cui sarebbero bastati 15 giorni, ora ce ne vorranno 25». Tuttavia per fine mese si conta di finire tutto, rendendo di nuovo disponibili i circa cento posti destinati ai transiti, per cui stanno già arrivando richieste e prenotazioni. Intanto sono già stati portati a termine tutti gli altri lavori: la realizzazione di una banchina in cemento presso la diga nord, il rifacimento della linea idrica e antincendio della zona est del **porto**, la risistemazione della sede in cui i circoli praticano gli sport acquatici, la ristrutturazione dei bagni per uomini del triangolone (quelli per le donne dovranno aspettare il prossimo autunno). Così dal 18 maggio, data del via libera concesso dal governo, il **porto** turistico è tornato in piena attività. Riaperto il **porto** turistico «Non solo c' è stata la piena riapertura del **porto** ai diportisti, che sono tornati alle loro uscite in barca osserva Zuccaro -, ma c' è stata anche la riapertura alla cittadinanza, che ne ha subito approfittato per riprendere a passeggiare e a riempire i locali». Al momento il tasso di occupazione dei posti barca è prossimo al 95%, anche perché c' è stato un forte incremento di imbarcazioni di piccola taglia, acquistate da chi vuole godersi tranquillamente il mare senza le limitazioni che sono state imposte in spiaggia. Michele Rocchetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L'area della Frasca preda del degrado

Gli scavi archeologici di Porto Columna e Cappelletto in totale abbandono e sono stati saccheggianti in molteplici occasioni. Anche la pineta in pessime condizioni: distrutte molte parti della staccionata e il fosso deve essere urgentemente ripulito

AMBIENTE Cosa sta accadendo alla pineta della Frasca? E' una domanda che da giorni i civitavecchiesi si stanno facendo, ma a cui trovare una risposta non è facile. Finito il periodo di lockdown, le belle giornate hanno richiamato quanti amano la Frasca, dove si sono ricominciate a vedere famiglie con bambini al seguito. La prima novità sono i cartelli con le prescrizioni anti-Covid installati dall' Arsiat, che ha provveduto, in alcuni punti, anche allo sfalcio dell' erba. La seconda novità riguarda gli avvisi, sempre posizionati dall' ente regionale, per indicare che la zona è diventata Monumento naturale. E il timore dei civitavecchiesi, dopo la decisione di eliminare anche il punto di alaggio, è che la pineta, così come tutta la parte costiera, diventino off limits. Per il momento non ci sono indicazioni in merito e si aspetta cosa accadrà nel clou dell' estate, nel momento di massima frequentazione dell' area. LA PARTE VERDE La pineta, complice la pandemia che ha impedito le scampagnate tradizionali di Pasquetta e del Primo Maggio, è pulita e non ci sono rifiuti in giro. Ma per il resto, l' area è nel più totale abbandono. Parti di staccionata crollate; il fosso da ripulire; l' incuria in cui versano gli scavi archeologici. E in questo cas appellarsi al Covid è impossibile, viste le condizioni in cui si trovano entrambi i siti archeologici. L' insediamento collegato a Porto Columna è un disastro. L' erba ha ricoperto l' intera area; la recinzione, arrugginita, è completamente abbattuta; il capanno in lamiera è stato vandalizzato ed è crollato. Gli scavi sono quindi alla mercè di chiunque, facilmente accessibili dalla strada principale ed esposti a deturpazioni e saccheggi. Cosa che già è avvenuta in passato, quando scomparvero alcuni utensili e monili rinvenuti durante le operazioni di scavo e già catalogati. Ma poi lasciati lì, in bella vista. L' **Autorità Portuale**, in virtù di alcune prescrizioni contenute nella Via per il progetto di ampliamento del porto, si era impegnata a realizzare una riqualificazione dell' area della Frasca, al fine di riconvertirla in parco naturale. Il primo passo riguardava proprio la campagna di scavi dei due siti, Cappelletto e Porto Columna. Il piano, approvato dalla Regione del 2013, sarebbe dovuto terminare nel 2018, ma ancora si è ben lontani dall' obiettivo. A cosa sia dovuto il rallentamento, non si sa. L' auspicio è che presto le attività di recupero degli insediamenti riprendano e giungano al termine. CAMPING MALRIDOTTO Ma non ci sono solo gli scavi in abbandono. Anche l' area del campeggio appare nella stessa situazione. All' interno l' erba è alta e le strutture sembrano in disuso da tempo. Nessuno, sembra sapere cosa stia accadendo e anche per l' assessore ai Lavori pubblici, Sandro De Paolis la situazione è anomala. «Da subito - dice - abbiamo ripreso i colloqui con la proprietà e avviato l' iter per il rilascio delle necessarie autorizzazioni ai lavori di adeguamento e riqualificazione di cui il camping necessita. A gennaio la procedura si è conclusa, ma ancora la società non ha versato la fidejussione e ritirato il permesso a costruire». Insomma, se queste sono le premesse, la riqualificazione dell' intera area appare lontana. Giulia Amato © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cpc: «Parte del fondo rischi va data alle imprese in crisi»

Cristina Gazzellini

I PROBLEMI DELLO SCALO «I trecento milioni di contenziosi che gravano sul bilancio dell' **Autorità portuale** non li hanno certo fatti i lavoratori. Lì c'è gente profumatamente pagata per evitarli, tra cui gli stessi revisori dei conti. E se non è stato fatto, ora si trovi una soluzione». Arriva diritto al concetto il presidente della Compagnia **portuale** Enrico Luciani (a capo di oltre 200 camalli da due mesi tutti, compresi i dirigenti, in cassa integrazione) sull' approvazione del Bilancio consuntivo del 2019 dell' Adsp. «Un bilancio chiuso con poco meno di 16 milioni di avanzo di gestione ricorda Luciani dei quali 9 sono stati accantonati nel fondo rischi con la conseguenza pratica di un ente commissariato nei fatti. E questo non può essere. Ho chiesto un incontro urgente, al massimo entro una settimana al Collegio dei revisori, per avere spiegazioni. Spero che la voce circolata dopo il Comitato di gestione, e cioè che i contabili di Molo Vespucci hanno espresso parere negativo all' utilizzo del fondo rischi per aiutare imprese e società di interesse generale, sia falsa. Non voglio credere che mentre lo Stato stanziava 400 miliardi straordinari per l' emergenza Covid, all' Adsp si ragioni come se il Coronavirus non fosse mai esistito. E' impensabile aspettare gli aiuti governativi che potrebbero non arrivare prima di gennaio e servirebbero solo a coprire le tombe dentro uno scalo morto». Come già chiesto anche dai sindacati, il presidente della Cpc vuole vedere chiaro nei conti dell' Authority. E con Luciani a chiedere spiegazioni ai revisori e ai vertici dell' Adsp sono gli altri membri dell' organismo di partenariato. «Nell' ultima riunione il presidente Francesco Maria di Majo conclude il numero uno della Compagnia **portuale** aveva preso un impegno chiaro con noi. Ora i revisori debbono rendere conto che parte di quel fondo rischi debba essere spalmato per aiutare le aziende dello scalo. Altrimenti la nostra pazienza finisce». E se il clima in porto si accende per la mancanza di aiuti da parte dell' Authority, cresce di ora in ora anche il fermento sul tema autoproduzione. La protesta partita da Civitavecchia si è estesa a macchia d' olio ad altri porti italiani. «Siamo all' atto finale di una battaglia che dura da 30 anni. L' autoproduzione si legge in una nota della Cpc - dev' essere consentita solo in porti dove non siano presenti imprese ex art.16, 18 e art.17 e sempre che il personale di bordo sia qualificato per svolgere le operazioni portuali. Confidiamo che la politica supporti senza indugio l' emendamento al DI Rilancio del Pd. Chi ostacolerà l' approvazione di questo emendamento, avrà sulla coscienza il blocco dei porti italiani e lo scontro sociale all' interno di essi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Marina

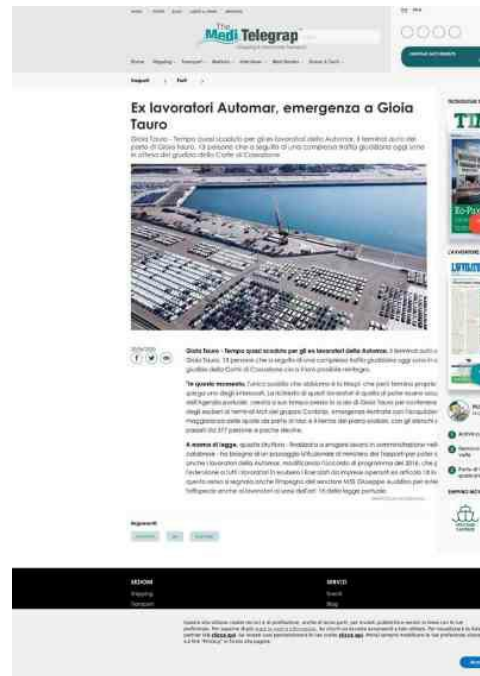
Varato il progetto per l' anfiteatro

Prima l' approvazione del bilancio in Consiglio comunale, subito dopo, in giunta, il via libera al progetto definitivo per i lavori di ripristino dell' anfiteatro della Marina. E' stato votato nei giorni scorsi e servirà per ridare solidità e un aspetto estetico consono a uno degli spazi più frequentati dai civitavecchiesi. Un' opera indispensabile, come ha sottolineato l' assessore all' Ambiente Manuel Magliani, sia per la protezione della passeggiata, sia per la sicurezza dell' intero complesso di piazza della Vita, a seguito dei gravi danni riportati in occasione della mareggiata del novembre 2018 (e peraltro anche dopo ce ne sono state diverse altre, sia pure di minore intensità, che però hanno danneggiato ulteriormente la diga dell' anfiteatro.. «E' la prima fase degli interventi - spiega il rappresentante dell' esecutivo - che prevedono il ripristino completo della barriera frangiflutti. E' un obiettivo strategico imprescindibile dell' amministrazione per sviluppare le grandi potenzialità turistico-ricettive della città. Per ridurre al massimo i tempi di realizzazione e avere maggiori prospettive di finanziamento è stato deciso di accelerare l' iter, attraverso l' istituzione di un tavolo tecnico composto da esperti del Comune e dell' **Autorità portuale**». Un tavolo, assicura Magliani, che verrà seguito costantemente dall' assessore insieme al sindaco Ernesto Tedesco e al capogruppo della Lista Tedesco, Mirko Mecozzi, movimento di cui fa parte lo stesso assessore all' Ambiente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ex lavoratori Automar, emergenza a Gioia Tauro

Gioia Tauro - Tempo quasi scaduto per gli ex lavoratori della Automar, il terminal auto del **porto** di **Gioia Tauro**, 13 persone che a seguito di una complessa trafila giudiziaria oggi sono in attesa del giudizio della Corte di Cassazione circa il loro possibile reintegro. "In questo momento, l' unico sussidio che abbiamo è la Naspi, che però termina proprio questo mese" spiega uno degli interessati. La richiesta di questi lavoratori è quella di poter essere assunti all' interno dell' Agenzia portuale, creata a suo tempo presso lo scalo di **Gioia Tauro** per contenere l' emergenza degli esuberi al terminal Mct del gruppo Contship, emergenza rientrata con l' acquisizione della maggioranza delle quote da parte di Msc e il rientro del piano esuberi, con gli elenchi dell' Agenzia passati da 377 persone a poche decine. A norma di legge, questa struttura - finalizzata a erogare lavoro in somministrazione nello scalo calabrese - ha bisogno di un passaggio istituzionale al ministero dei Trasporti per poter accogliere anche i lavoratori della Automar, modificando l' accordo di programma del 2016, che preveda l' estensione a tutti i lavoratori in esubero i licenziati da imprese operanti ex articolo 18 in **porto**. In questo senso si segnala anche l' impegno del senatore M5S Giuseppe Auddino per estendere la fattispecie anche ai lavoratori ai sensi dell' art. 16 della legge portuale.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Porti, l' Authority potenzia i controlli

La Fondazione Sardegna dona 40 termocamere per le rilevazioni sui passeggeri

SASSARI Potenziati i controlli nei porti della Sardegna. L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sardegna rileva la temperatura corporea ai passeggeri in arrivo sull' isola. Negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, il personale dell' **Authority** è schierato in banchina per monitorare con le termocamere tutti coloro che sbarcano, sia a piedi che in auto. L' obbligo di rilevazione della temperatura è invece a carico delle compagnie di navigazione per la tratta Bonifacio-Santa Teresa. Così come avvenuto nei mesi di lockdown, per i passeggeri senza mezzo al seguito, i controlli sono effettuati direttamente sottobordo, in prossimità del portellone della nave. Tutti quelli in auto, invece, vengono indirizzati verso apposite corsie ad hoc, lungo le quali, prima dell' uscita dall' area ad accesso ristretto e senza scendere dal veicolo, il personale preposto eseguirà le rilevazioni. Quaranta strumenti di rilevazione sono stati donati dalla Fondazione di Sardegna. Considerato il numero di passeggeri che, stando a stime prudenziali, per i soli arrivi di giugno, luglio, agosto e settembre si avvicina a circa 1,9 milioni (100mila a Cagliari, 1 milione e 100mila a Olbia, 410 mila a Porto Torres e 230 mila a Golfo Aranci), l' **Autorità** prevede una spesa aggiuntiva alla normale gestione della security pari a circa 2 milioni. «Preso atto delle disposizioni dell' ordinanza regionale del 14 giugno, ci siamo attivati - con non poche difficoltà - per affrontare una stagione che dal punto di vista organizzativo dei porti si annuncia particolarmente complessa - spiega Massimo Deiana, presidente della **Autorità** -. In attesa di conoscere gli sviluppi della gestione emergenziale da parte degli organi competenti, ci siamo impegnati ad assicurare il servizio con le risorse umane a disposizione nei nostri porti, senza pregiudicare i precipui compiti di istituzionali di security».



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Sicurezza. Attivi i termoscanner a Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres

Controlli sui passeggeri in tutti i porti sardi

Via ai controlli con il termoscanner per i passeggeri che approdano nei porti sardi. Negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, il personale è schierato in banchina per monitorare con le termocamere chiunque sbarchi, a piedi o in auto. L'obbligo di rilevazione della temperatura è a carico delle compagnie di navigazione per la tratta Bonifacio-Santa Teresa. Così come avvenuto nei mesi di lockdown, per i passeggeri senza mezzo al seguito, i controlli sono effettuati sottobordo, in prossimità del portellone della nave. Quelli in auto, invece, vengono indirizzati in apposite corsie, lungo le quali, prima dell'uscita dall'area e senza scendere dal veicolo, il personale eseguirà le rilevazioni. Quaranta strumenti di rilevazione sono stati donati dalla Fondazione di Sardegna. Considerato il numero di passeggeri che, stando a stime prudenziali, per i soli arrivi di giugno, luglio, agosto e settembre si avvicina a circa 1,9 milioni (100 mila a Cagliari, 1,1 milione ad Olbia, 410 mila a Porto Torres e 230 mila a Golfo Aranci), l'Authority prevede una spesa aggiuntiva di circa 2 milioni di euro. «Abbiamo preso atto delle disposizioni dell'Ordinanza regionale e ci siamo attivati, con non poche difficoltà, per affrontare una stagione che, dal punto di vista organizzativo dei porti, si annuncia complessa», ha commentato Massimo Deiana, presidente dell'**Autorità di sistema portuale** mare di Sardegna.



Fase 3: in porti Sardegna termocamere per passeggeri e auto

In base all' ordinanza regionale del 14 giugno, nei principali porti di competenza dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sardegna, sono operativi i rilevamenti della temperatura corporea ai passeggeri in arrivo sull' Isola. Negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, il personale dell' Authority è schierato in banchina per monitorare con le termocamere tutti gli sbarcanti, sia a piedi che in auto. L' obbligo di rilevazione della temperatura è invece a carico delle compagnie di navigazione per la tratta Bonifacio - Santa Teresa. Così come avvenuto nei mesi di lockdown, per i passeggeri senza mezzo al seguito, i controlli sono effettuati direttamente sottobordo, in prossimità del portellone della nave. Tutti quelli in auto, invece, vengono indirizzati verso apposite corsie ad hoc, lungo le quali, prima dell' uscita dall' area ad accesso ristretto e senza scendere dal veicolo, il personale preposto eseguirà le rilevazioni. Quaranta strumenti di rilevazione sono stati donati dalla Fondazione di Sardegna. Considerato il numero di passeggeri che, stando a stime prudenziali, per i soli arrivi di giugno, luglio, agosto e settembre si avvicina a circa 1,9 milioni (100 mila a Cagliari, 1,1 mln ad Olbia, 410 mila a Porto Torres e 230 mila a Golfo Aranci), l' AdSP prevede una spesa aggiuntiva alla normale gestione della Security pari ad circa 2 milioni di euro. "Abbiamo preso atto delle disposizioni previste dall' Ordinanza Regionale del 14 giugno scorso e ci siamo attivati, con non poche difficoltà, per affrontare una stagione che, dal punto di vista organizzativo dei porti, si annuncia particolarmente complessa - spiega Massimo Deiana, presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - In attesa di conoscere gli sviluppi della gestione emergenziale da parte degli organi competenti, ci siamo impegnati ad assicurare il servizio con le risorse umane a disposizione nei nostri porti, senza pregiudicare i precui compiti di istituzionali di security"



Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

L'ADSP del Mare di Sardegna in campo nell'attività di prevenzione dal contagio da Covid-19

Operativi i controlli sui passeggeri con le termocamere donate dalla Fondazione di Sardegna È uno sforzo imponente, quello a cui è chiamata l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna nella gestione dell'emergenza sanitaria durante la stagione estiva. In base alle disposizioni derivanti dalla ordinanza regionale sulle misure straordinarie di contrasto e prevenzione della diffusione epidemiologica, nei principali porti di competenza, sono operativi i rilevamenti della temperatura corporea ai passeggeri in arrivo sull'Isola. Negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, apposito personale incaricato dall'AdSP è schierato in banchina per monitorare con le termocamere tutti gli sbarcanti, sia a piedi che in auto. Controlli non semplici nella modalità operative, e nella gestione, considerati i volumi di traffico in continuo incremento e le procedure da seguire. Così come avvenuto nei mesi di lockdown , per i passeggeri senza mezzo al seguito, i controlli sono effettuati direttamente sottobordo, in prossimità del portellone della nave. Tutti quelli in auto, invece, vengono indirizzati verso apposite corsie ad hoc, lungo le quali, prima dell'uscita dall'area ad accesso ristretto e senza scendere dal veicolo, il personale preposto eseguirà le rilevazioni. Per il personale incaricato verranno messi a disposizione appositi rilevatori di temperatura professionali, in grado di monitorare la temperatura a distanza di un metro. Preziosi strumenti che, proprio nei giorni scorsi, sono stati donati all'AdSP dalla Fondazione di Sardegna. In caso di rilevazioni con temperature superiori a quelle fissate dalla normativa in materia di contenimento del contagio da Covid-19, pari a 37,5 gradi, si dovrà procedere con la segnalazione al personale sanitario preposto dalla protezione civile e al trasferimento in apposite tende per le successive procedure di triage previste dal protocollo. Le stesse procedure di rilevamento della temperatura, stante la brevità del collegamento, saranno invece a carico delle compagnie di navigazione per la tratta Bonifacio Santa Teresa. Uno stato emergenziale, quello gestito dall'Autorità di Sistema Portuale, che inciderà non poco sui tempi di deflusso dalle aree portuali e, aspetto non secondario, sulle casse dell'Ente. In particolare, considerato il numero di passeggeri che, stando a stime prudenziali, per i soli arrivi di giugno, luglio, agosto e settembre si avvicina a circa 1 milione e 900 mila unità (100 mila a Cagliari, 1 milione e 130 mila ad Olbia, 410 mila a Porto Torres e 230 mila a Golfo Aranci), l'AdSP prevede una spesa aggiuntiva alla normale gestione dell'attività di Security pari ad circa 2 milioni di euro. ' Abbiamo preso atto delle disposizioni previste dall'Ordinanza Regionale del 14 giugno scorso e ci siamo attivati, con non poche difficoltà, per affrontare una stagione che, dal punto di vista organizzativo dei porti, si annuncia particolarmente complessa - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - In attesa di conoscere gli sviluppi della gestione emergenziale da parte degli organi competenti, ci siamo impegnati ad assicurare il servizio con le risorse umane a disposizione nei nostri porti, senza pregiudicare i precipui compiti di istituzionali di security. A tal fine confidiamo nel necessario supporto delle autorità regionali competenti e ringraziamo la Fondazione di Sardegna che ha messo a disposizione dell'Ente 40 rilevatori di temperatura professionali, strumenti fondamentali che consentiranno di accelerare le procedure '.



AdSp Sardegna in campo per la prevenzione

Operativi i controlli sui passeggeri con le termocamere donate dalla Fondazione Sardegna

Vezio Benetti

OLBIA **AdSp** Sardegna in campo nell'attività di prevenzione. È uno sforzo imponente, quello a cui è chiamata l'Autorità nella gestione dell'emergenza sanitaria durante la stagione estiva. In base alle disposizioni derivanti dalla recente ordinanza regionale sulle ulteriori misure straordinarie di contrasto e prevenzione della diffusione epidemiologica, nei principali porti di competenza, sono operativi i rilevamenti della temperatura corporea ai passeggeri in arrivo sull'Isola. Negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, apposito personale incaricato dall'**AdSp** è schierato in banchina per monitorare con le termocamere tutti gli sbarcanti, sia a piedi che in auto. Controlli non semplici nella modalità operative, e nella gestione, considerati i volumi di traffico in continuo incremento e le procedure da seguire. Così come avvenuto nei mesi di lockdown, per i passeggeri senza mezzo al seguito, i controlli sono effettuati direttamente sottobordo, in prossimità del portellone della nave. Tutti quelli in auto, invece, vengono indirizzati verso apposite corsie ad hoc, lungo le quali, prima dell'uscita dall'area ad accesso ristretto e senza scendere dal veicolo, il personale preposto eseguirà le rilevazioni. Per il personale incaricato verranno messi a disposizione appositi rilevatori di temperatura professionali, in grado di monitorare la temperatura a distanza di un metro. Preziosi strumenti che, proprio nei giorni scorsi, sono stati donati all'**AdSp** dalla Fondazione di Sardegna. In caso di rilevazioni con temperature superiori a quelle fissate dalla normativa in materia di contenimento del contagio da Covid-19, pari a 37,5 gradi, si dovrà procedere con la segnalazione al personale sanitario preposto dalla protezione civile e al trasferimento in apposite tende per le successive procedure di triage previste dal protocollo. Le stesse procedure di rilevamento della temperatura, stante la brevità del collegamento, saranno invece a carico delle compagnie di navigazione per la tratta Bonifacio Santa Teresa. Uno stato emergenziale, quello gestito dall'Autorità di Sistema portuale, che inciderà non poco sui tempi di deflusso dalle aree portuali e, aspetto non secondario, sulle casse dell'Ente. In particolare, considerato il numero di passeggeri che, stando a stime prudenziali, per i soli arrivi di Giugno, Luglio, Agosto e Settembre si avvicina a circa 1 milione e 900 mila unità (100 mila a Cagliari, 1 milione e 130 mila ad Olbia, 410 mila a Porto Torres e 230 mila a Golfo Aranci), l'**AdSp** prevede una spesa aggiuntiva alla normale gestione dell'attività di Security pari a circa 2 milioni di euro. Abbiamo preso atto delle disposizioni previste dall'Ordinanza Regionale del 14 Giugno scorso e ci siamo attivati, con non poche difficoltà, per affrontare una stagione che, dal punto di vista organizzativo dei porti, si annuncia particolarmente complessa spiega Massimo Deiana, Presidente dell'**AdSp** del mare di Sardegna. In attesa di conoscere gli sviluppi della gestione emergenziale da parte degli organi competenti, ci siamo impegnati ad assicurare il servizio con le risorse umane a disposizione nei nostri porti, senza pregiudicare i precipi compiti di istituzionali di security. A tal fine confidiamo nel necessario supporto delle autorità regionali competenti e ringraziamo la Fondazione di Sardegna che ha messo a disposizione dell'Ente 40 rilevatori di temperatura professionali, strumenti fondamentali che consentiranno di accelerare le procedure.



Fase 3, 'termocamere' in tutti i porti: controlli per chi arriva a piedi o in auto

Nei principali porti di competenza dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna , sono operativi i rilevamenti della temperatura corporea ai passeggeri in arrivo sull' Isola. Negli scali di Cagliari , Olbia , Golfo Aranci e Porto Torres , il personale dell' Authority è schierato in banchina per monitorare con le termocamere tutti i passeggeri che sbarcano, sia a piedi sia in auto . L' obbligo di rilevazione della temperatura è invece a carico delle compagnie di navigazione per la tratta Bonifacio-Santa Teresa . Così come avvenuto nei mesi di lockdown , per i passeggeri senza mezzo al seguito, i controlli sono effettuati direttamente sottobordo, in prossimità del portellone della nave. Tutti quelli in auto, invece, vengono indirizzati verso apposite corsie ad hoc, lungo le quali, prima dell' uscita dall' area ad accesso ristretto e senza scendere dal veicolo , il personale preposto eseguirà le rilevazioni. Quaranta strumenti di rilevazione sono stati donati dalla Fondazione di Sardegna. Considerato il numero di passeggeri che, stando a stime prudenziali, per i soli arrivi di giugno, luglio, agosto e settembre si avvicina a circa 1,9 milioni (100mila a Cagliari, 1,1 milioni a Olbia, 410mila a Porto Torres e 230mila a Golfo Aranci), l' Adsp prevede una spesa aggiuntiva alla normale gestione della Security pari ad circa 2 milioni di euro . "Abbiamo preso atto delle disposizioni previste dall' ordinanza regionale del 14 giugno scorso e ci siamo attivati, con non poche difficoltà, per affrontare una stagione che, dal punto di vista organizzativo dei porti, si annuncia particolarmente complessa - spiega **Massimo Deiana** , presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna -. In attesa di conoscere gli sviluppi della gestione emergenziale da parte degli organi competenti, ci siamo impegnati ad assicurare il servizio con le risorse umane a disposizione nei nostri porti, senza pregiudicare i precipui compiti di istituzionali di security".

Questo sito utilizza i cookie tecnici, cookie analitici personalizzati e cookie di profilazione di terza parte, per migliorare la tua esperienza e offrire servizi in linea con le tue preferenze. Chiudendo questo banner, accetti il consenso al trattamento dei tuoi dati. [Cambia prefer.](#) [Accetta](#)

IL SICCO DI SANTA TERESA

sardiniapost
Le notizie di oggi per la Sardegna di sempre www.sardiniapost.it

Fase 3, 'termocamere' in tutti i porti: controlli per chi arriva a piedi o in auto
20 giugno 2020 - Cronaca, in evidenza 03

Un agente e l'operatore del terminal di arrivo aereo di Cagliari. Sono operativi i rilevamenti della temperatura corporea ai passeggeri in arrivo sull'Isola. Negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, il personale dell'Authority è schierato in banchina per monitorare con le termocamere tutti i passeggeri che sbarcano, sia a piedi sia in auto. L'obbligo di rilevazione della temperatura è invece a carico delle compagnie di navigazione per la tratta Bonifacio-Santa Teresa. Così come avvenuto nei mesi di lockdown, per i passeggeri senza mezzo al seguito, i controlli sono effettuati direttamente sottobordo, in prossimità del portellone della nave. Tutti quelli in auto, invece, vengono indirizzati verso apposite corsie ad hoc, lungo le quali, prima dell'uscita dall'area ad accesso ristretto e senza scendere dal veicolo, il personale preposto eseguirà le rilevazioni. Quaranta strumenti di rilevazione sono stati donati dalla Fondazione di Sardegna. Considerato il numero di passeggeri che, stando a stime prudenziali, per i soli arrivi di giugno, luglio, agosto e settembre si avvicina a circa 1,9 milioni (100mila a Cagliari, 1,1 milioni a Olbia, 410mila a Porto Torres e 230mila a Golfo Aranci), l'Adsp prevede una spesa aggiuntiva alla normale gestione della Security pari ad circa 2 milioni di euro. "Abbiamo preso atto delle disposizioni previste dall'ordinanza regionale del 14 giugno scorso e ci siamo attivati, con non poche difficoltà, per affrontare una stagione che, dal punto di vista organizzativo dei porti, si annuncia particolarmente complessa - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Authority di sistema portuale del mare di Sardegna -. In attesa di conoscere gli sviluppi della gestione emergenziale da parte degli organi competenti, ci siamo impegnati ad assicurare il servizio con le risorse umane a disposizione nei nostri porti, senza pregiudicare i precipui compiti di istituzionali di security".

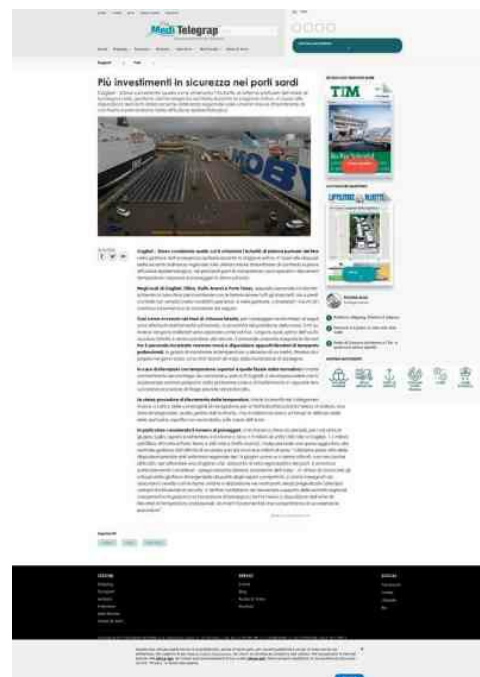
LE IMPRESE ITALIANE TORNERANNO PIU' FORTE DI PRIMA. VE LO GARANTIAMO.
sare.itbest

BONUS RIPRESA
CHIEDI DAL 100% DI SCONTI E BONUS DI 500€ E 1.000€
ACENTRO

DEMI
LA CONFEZIONE DEL MILENIO

Più investimenti in sicurezza nei porti sardi

Cagliari - Sforzo consistente quello cui è chiamata l' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna nella gestione dell' emergenza sanitaria durante la stagione estiva. In base alle disposizioni derivanti dalla recente ordinanza regionale sulle ulteriori misure straordinarie di contrasto e prevenzione della diffusione epidemiologica, nei principali porti di competenza sono operativi i rilevamenti della temperatura corporea ai passeggeri in arrivo sull' Isola. Negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, apposito personale incaricato dall' Authority è schierato in banchina per monitorare con le termocamere tutti gli sbarcanti, sia a piedi che in auto. Controlli non semplici nella modalità operative, e nella gestione, considerati i volumi di traffico in continuo incremento e le procedure da seguire. Così come avvenuto nei mesi di chiusura forzata, per i passeggeri senza mezzo al seguito, i controlli sono effettuati direttamente sottobordo, in prossimità del portellone della nave. Tutti quelli in auto invece vengono indirizzati verso apposite corsie ad hoc , lungo le quali, prima dell' uscita dall' area ad accesso ristretto e senza scendere dal veicolo, il personale preposto eseguirà le rilevazioni. Per il personale incaricato verranno messi a disposizione appositi rilevatori di temperatura professionali, in grado di monitorare la temperatura a distanza di un metro. Preziosi strumenti, che proprio nei giorni scorsi, sono stati donati all' Adsp dalla Fondazione di Sardegna. In caso di rilevazioni con temperature superiori a quelle fissate dalla normativa in materia di contenimento del contagio da coronavirus, pari a 37,5 gradi, si dovrà procedere con la segnalazione al personale sanitario preposto dalla protezione civile e al trasferimento in apposite tende per le successive procedure di triage previste dal protocollo. Le stesse procedure di rilevamento della temperatura, stante la brevità del collegamento, saranno invece a carico delle compagnie di navigazione per la tratta Bonifacio-Santa Teresa di Gallura. Uno stato emergenziale, quello gestito dall' Authority, che inciderà non poco sui tempi di deflusso dalle aree portuali e, aspetto non secondario, sulle casse dell' ente. In particolare considerato il numero di passeggeri, che stando a stime prudenziali, per i soli arrivi di giugno, luglio, agosto e settembre si avvicina a circa 1,9 milioni di unità (100 mila a Cagliari, 1,1 milioni ad Olbia, 410 mila a Porto Torres e 230 mila a Golfo Aranci), l' Adsp prevede una spesa aggiuntiva alla normale gestione dell' attività di sicurezza pari ad circa due milioni di euro: 'Abbiamo preso atto delle disposizioni previste dall' ordinanza regionale del 14 giugno scorso e ci siamo attivati, con non poche difficoltà, per affrontare una stagione che, dal punto di vista organizzativo dei porti, si annuncia particolarmente complessa - spiega **Massimo Deiana**, presidente dell' Adsp -. In attesa di conoscere gli sviluppi della gestione emergenziale da parte degli organi competenti, ci siamo impegnati ad assicurare il servizio con le risorse umane a disposizione nei nostri porti, senza pregiudicare i precipui compiti di istituzionali di security. A tal fine confidiamo nel necessario supporto delle autorità regionali competenti e ringraziamo la Fondazione di Sardegna che ha messo a disposizione dell' ente 40 rilevatori di temperatura professionali, strumenti fondamentali che consentiranno di accelerare le procedure'.



La Sicilia

Catania

«La Zes è un' opportunità che l' Interporto dovrà sfruttare»

Ruspe in azione nel cantiere del polo intermodale sui 160mila mq della futura piattaforma di Bicocca

Cesare La MarcaLe ruspe sono entrate in azione nei tempi previsti, per livellare l' enorme area da 160mila metri quadrati in cui sorgerà la piattaforma logistica del polo intermodale di Bicocca, l' infrastruttura che da qualche giorno ha la certezza di poter contare sul valore aggiunto della Zes della Sicilia orientale. I lavori prevedono la durata di un anno, sarà importante che la tempistica coincida con gli effetti delle agevolazioni mirate ad attrarre imprese e investimenti nel cuore della zona industriale, attorno alla piattaforma che prevede l' interrimento della stazione di Bicocca e che aprirà l' opzione del prolungamento della pista di Fontanarossa per i voli intercontinentali. Scenari futuri legati anche alle incognite dell' economia globale, ma la certezza che c' è già oggi non è da poco, i lavori del polo intermodale sono cominciati, in un' area dell' Interporto che per il 75% ricade in zona Zes. Siamo anche nella cosiddetta area retroportuale, ci sono le condizioni per garantire una migliore logistica e servizi avanzati al traffico merci che arriva via mare e potrà scambiare con gomma e ferro, valorizzando la vocazione turistica del porto e della zona sud della città. «I

lavori sono cominciati a buon ritmo - conferma il presidente dell' Interporto Rosario Torrisi Rigano - abbiamo appena avuto un confronto con l' assessore alla Mobilità del Comune, Arcidiacono, e con la Sidra, per gli interventi necessari a garantire lo smaltimento delle acque. La Zes è un' opportunità su cui abbiamo sempre puntato e che dovremo valorizzare al massimo. Nei prossimi giorni - aggiunge il predidente dell' Interporto - entreremo nel dettaglio della proposta che abbiamo rivolto all' **Autorità portuale**, e che il presidente Annunziata ha accolto, affinché tir e container che ingolfano la via Domenico Tempio e l' ingresso sud della città possano trovare spazio in una delle nostre aree, ad appena un paio di chilometri. Si tratterà di garantire tariffe competitive, sulla base di quelle applicate dall' **Autorità portuale**. Non ho invece avuto risposta, e me ne dispiace, dal commissario dell' Asi, al quale è stata proposta con manifestazione pubblica l' acquisizione da parte dell' Interporto di un' area adiacente, dell' estensione di circa 200mila metri quadrati, che potrebbe consentirci anche una diversificazione delle nostre attività». Il cantiere appena avviato - nel pieno della crisi e dello shock da Covid - impegnerà a regime un centinaio di operai, oltre all' indotto.



Il Secolo XIX

Focus

GRAZIANO DELRIO L' ex ministro dei Trasporti: 'La mia riforma? Di più non si poteva fare. Ma ora bisogna implementarla e darle continuità»

'Contro i presidenti dei porti italiani tiro al piccione che offende il Paese'

'Credo che i presidenti meritino più rispetto, per il ruolo che ricoprono e il lavoro che svolgono. Questo tiro al piccione mediatico e politico lo trovo invece disdicevole per un Paese serio'. Graziano Delrio, padre della legge di riforma portuale, non appartiene certo alla scuola politica di chi usa alzare i toni. Ma di fronte alle notizie che arrivano da Trieste (dove il presidente Zeno D'Agostino è stato destituito dall'Anac) e Venezia (dove il porto rischia di essere commissariato dopo che Regione e Città metropolitana hanno bocciato il bilancio) si concede uno strappo alla regola della pacatezza. Mettendo da parte le polemiche interne al Pd, Delrio torna a indossare per un giorno i panni da ministro dei Trasporti: difende la riforma del 2016 ('di più non si poteva fare') ma ricorda che quel testo deve essere 'implementato nel tempo' se si vuole 'davvero far funzionare i porti'. I recenti casi di Trieste e Venezia hanno riaperto un faro sulla difficoltà di gestione dei porti italiani. Crede che lo spirito della sua riforma, frutto di un percorso decisamente complicato, sia stato in qualche modo tradito in questi anni? 'Non parlerei di tradimento. Il tema è più complesso, riguarda l'architettura costituzionale del

Paese. Piaccia o no, portualità e infrastrutture strategiche, anche di rilevanza nazionale, furono incluse nel 2001 nel nuovo Titolo V tra le materie di competenza concorrente Stato -Regioni -enti locali. Come si ricorderà, già una mia prima proposta del 2015 che prevedeva solo 8 Autorità di sistema portuali e un più snello e centrale modello di governance, fu impugnata da alcune Regioni e cassata dalla Consulta. Qualsiasi ulteriore riforma, È la mia idea, dovrebbe ripartire da una serena valutazione del Titolo V. Peraltro, mi lasci dire che a 20 anni dalla sua entrata in vigore mi parrebbe anche doverosay». Uno degli obiettivi della riforma era rendere più autorevoli e indipendenti i presidenti. Nei fatti, oggi si stanno dimostrando più vulnerabili e in molti casi più soggetti a interferenze politiche. **Che cosa si è sbagliato, se è sufficiente bocciare un bilancio (come a Venezia) per commissariare un porto?** «Nella legge 84/94 il presidente era sostanzialmente mediatore tra interessi locali. Al ministro arrivava una terna di nomi per ogni porto (indicata da Regione, Provincia, Comune, Camera di commercio) e tra questi lo stesso ministro sceglieva. Tornando alla sua domanda: con la nuova legge si è inteso rafforzare il legame presidente -governo, prevedendo che sia il ministro a scegliere il presidente, offrendo poi il suo candidato al concerto della Regione. Nell' attuale assetto costituzionale è il massimo che si poteva e che si possa fare. Il senso era, ed è: il presidente rappresenta e attua, nel suo scalo, la politica portuale nazionale, dentro un quadro di coordinamento dell' intero sistema portuale garantito dalla Conferenza nazionale». In questo contesto l' ambiguità della natura giuridica dei porti non semplifica la situazione. «Il tema non mi ha mai appassionato molto. Esistono pubbliche amministrazioni che funzionano, e imprese private che non funzionano, e viceversa. Io credo nel modello che abbiamo. I porti sono linee di confine dello Stato: custodiscono i depositi energetici costieri strategici e in molti casi anche le basi militari. Dai porti dipende l' approvvigionamento di materie prime, funzione commerciale vitale di interesse generale per un Paese che non ne ha. A me pare giusto che tutto ciò sia sotto l' egida di una pubblica amministrazione centrale dello Stato. Tra



Il Secolo XIX

Focus

l'altro non capisco la SpA pubblica, fermo restando l'attuale Titolo V, quale vantaggio avrebbe rispetto ai problemi principali che i porti vivono: escavi, dragaggi, tempi delle opere pubbliche, approvazione dei piani generali... Una SpA pubblica non godrebbe di extraterritorialità giuridica o amministrativa. Né potrebbe ignorare leggi ambientali, urbanistiche o il Codice degli appalti, essendo la maggioranza eventualmente comunque posseduta da Regioni o Comuni. Mi pare una discussione un po' ideologica, quella sulla natura giuridica delle Authority». **Allora come si può intervenire oggi per dare continuità alla sua riforma?** «Non me la sento di dare consigli ai miei successori. Come diceva De André: i consigli li si inizia a dare quando non si può più dare cattivo esempio. Scherzi a parte: mi auguro solo che la portualità resti sempre centrale nell'agenda politica del governo. Da essa passano molte delle chance di ripresa. Io continuo a valutare come buona la riforma dei porti: dota il governo di strumenti di coordinamento e programmazione di strategie e investimenti, e consente alle Adsp di ragionare e operare su sistemi logistici di area vasta. Quello che Zeno D'Agostino stava realizzando a Trieste - tra porto, retroporto, interporti e punto franco - ne è l'esempio. Nella stessa logica varammo, insieme al ministro De Vincenti, le Zes e le ZIs. Certo, poi la legge rappresenta il frame, la direzione di marcia, mette a disposizione una "cassetta degli attrezzi". Giorno dopo giorno, dando continuità, e con la rigorosa e silente buona amministrazione quotidiana, le leggi si applicano e implementano». **Cosa pensa, nel caso specifico, del rapporto fra Anac e Adsp?** «Non conosco i singoli casi, non posso esprimermi. Noto solo come non ci sia un solo presidente accusato di rilievi penali o dolosi. Noto anche che questi presidenti hanno gestito una stagione complessa: l'entrata in vigore della riforma, l'accorpamento delle vecchie Autorità portuali, tre diversi governi in 3 anni, ora la crisi Covid con un pesante impatto su traffici e bilanci degli enti. Tutto in un quadro amministrativo e normativo caotico e spesso contraddittorio, stratificato negli ultimi 25 anni. Meritano più rispetto, per il ruolo che ricoprono e per il lavoro che svolgono. Questo tiro al piccione mediatico e politico lo trovo, invece, disdicevole per un Paese serio. Dobbiamo tutti dare una mano affinché questi hub logistici, decisivi per il Paese, possano funzionare al meglio nell'interesse dell'economia nazionale». **Partendo dalla sua riforma?** «La riforma dei porti, come l'intero Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e come Connettere l'Italia, sono state frutto di un gran lavoro, peraltro in raccordo costante con organizzazioni di categoria e sindacati. Attrarre investimenti e semplificare le procedure erano i due principali obiettivi. Sono certo ancora oggi che il Dlgs ne agevoli il perseguimento e che abbia già conseguito molti risultati: penso alla cessata proliferazione di progetti e finanziamenti per improbabili nuovi terminal contenitori. Ma abbiamo anche avviato il rilancio dei porti di Taranto e Gioia Tauro, incardinato il Progetto hub Ravenna, accelerato i lavori a Vado, approvato un piano per le crociere a Venezia, e istituito il Sudoco che ancora aspetta i provvedimenti attuativi».

La Nuova di Venezia e Mestre

Focus

Delrio: più rispetto per i presidenti È un tiro al piccione mediatico e politico

L'ex ministro, "padre" della riforma portuale, interviene sui porti di Venezia e Trieste. «Centralità del governo»

Francesco Ferrari «Credo che i presidenti meritino più rispetto, per il ruolo che ricoprono e il lavoro che svolgono. Questo tiro al piccione mediatico e politico lo trovo invece disdicevole per un Paese serio». Graziano Delrio, "padre" della legge di riforma portuale, non appartiene certo alla scuola politica di chi usa alzare i toni. Ma di fronte alle notizie che arrivano da Trieste (dove il presidente Zeno D' Agostino è stato destituito dall' Anac) e Venezia (dove il porto rischia di essere commissariato dopo che Regione e Città metropolitana hanno bocciato il bilancio) si concede uno strappo alla regola della pacatezza. Mettendo da parte le polemiche interne al Pd, Delrio torna a indossare per un giorno i panni da ministro dei Trasporti: difende la riforma del 2016 («di più non si poteva fare») ma ricorda che quel testo deve essere «implementato nel tempo» se si vuole «davvero far funzionare i porti». I recenti casi di Trieste e Venezia hanno riacceso un faro sulla difficoltà di gestione dei porti italiani. **Crede che lo spirito della sua riforma, frutto di un percorso decisamente complicato, sia stato in qualche modo tradito in questi anni?** «Non parlerei di tradimento. Il tema è più complesso, riguarda l'architettura costituzionale del Paese. Piaccia o no, portualità e infrastrutture strategiche, anche di rilevanza nazionale, furono incluse nel 2001 nel nuovo Titolo V tra le materie di competenza concorrente Stato-Regioni-enti locali. Come si ricorderà, già una mia prima proposta del 2015 che prevedeva solo otto Autorità di sistema portuali e un più snello e centrale modello di governance, fu impugnata da alcune Regioni e cassata dalla Consulta. Qualsiasi ulteriore riforma, è la mia idea, dovrebbe ripartire da una serena valutazione del Titolo V. Peraltro, a 20 anni dalla sua entrata in vigore mi parrebbe anche doverosa...». **Uno degli obiettivi della riforma era rendere più autorevoli e indipendenti i presidenti. Nei fatti, oggi si stanno dimostrando più vulnerabili e in molti casi più soggetti a interferenze politiche. Che cosa si è sbagliato, se è sufficiente bocciare un bilancio (come a Venezia) per commissariare un porto?** «Nella legge 84/94 il presidente era sostanzialmente mediatore tra interessi locali. Al ministro arrivava una terna di nomi per ogni porto (indicata da Regione, Provincia, Comune, Camera di commercio) e tra questi lo stesso ministro sceglieva. Tornando alla sua domanda: con la nuova legge si è inteso rafforzare il legame presidente-governo, prevedendo che sia il ministro a scegliere il presidente, offrendo poi il suo candidato al concerto della Regione. Nell'attuale assetto costituzionale è il massimo che si poteva e che si possa fare. Il senso era, ed è: il presidente rappresenta e attua, nel suo scalo, la politica portuale nazionale, dentro un quadro di coordinamento dell'intero sistema portuale garantito dalla Conferenza nazionale». In questo contesto l'ambiguità della natura giuridica dei porti non semplifica la situazione. «Il tema non mi ha mai appassionato molto. Esistono pubbliche amministrazioni che funzionano e imprese private che non funzionano, e viceversa. Io credo nel modello che abbiamo. I porti sono linee di confine



La Nuova di Venezia e Mestre

Focus

dello Stato: custodiscono i depositi energetici costieri strategici e in molti casi anche le basi militari. Dai porti dipende l'approvvigionamento di materie prime, funzione commerciale vitale di interesse generale per un Paese che non ne ha. A me pare giusto che tutto ciò sia sotto l'egida di una pubblica amministrazione centrale dello Stato. Tra l'altro non capisco la Spa pubblica, fermo restando l'attuale Titolo V, quale vantaggio avrebbe rispetto ai problemi principali che i porti vivono: escavi, dragaggi, tempi delle opere pubbliche, approvazione dei piani generali... Una Spa pubblica non godrebbe di extraterritorialità giuridica o amministrativa. Né potrebbe ignorare leggi ambientali, urbanistiche o il Codice degli appalti, essendo la maggioranza eventualmente comunque posseduta da Regioni o Comuni. Mi pare una discussione un po' ideologica, quella sulla natura giuridica delle Authority». **Allora come si può intervenire oggi per dare continuità alla sua riforma?** «Non me la sento di dare consigli ai miei successori. Come diceva De André: i consigli li si inizia a dare quando non si può più dare cattivo esempio. Scherzi a parte, mi auguro solo che la portualità resti sempre centrale nell'agenda politica del governo. Da essa passano molte delle chance di ripresa. Io continuo a valutare come buona la riforma dei porti: dota il governo di strumenti di coordinamento e programmazione di strategie e investimenti, e che consente alle Adsp di ragionare e operare su sistemi logistici di area vasta. Quello che Zeno D'Agostino stava realizzando a Trieste - tra porto, retroporto, interporti e punto franco - ne è l'esempio. Nella stessa logica varammo, insieme al ministro De Vincenti, le Zes e le ZIs. Certo, poi la legge rappresenta il frame, la direzione di marcia, mette a disposizione una "cassetta degli attrezzi". Giorno dopo giorno, dando continuità, e con la rigorosa e silente buona amministrazione quotidiana, le leggi si applicano e implementano». **Cosa pensa, nel caso specifico, del rapporto fra Anac e Adsp?** «Non conosco i singoli casi, non posso esprimermi. Noto solo come non ci sia un solo presidente accusato di rilievi penali o dolosi. Noto anche che questi presidenti hanno gestito una stagione complessa: l'entrata in vigore della riforma, l'accorpamento delle vecchie Autorità portuali, tre diversi governi in 3 anni, ora la crisi Covid con un pesante impatto su traffici e bilanci degli enti. Tutto in un quadro amministrativo e normativo caotico e spesso contraddittorio, stratificato negli ultimi 25 anni. Meritano più rispetto, per il ruolo che ricoprono e per il lavoro che svolgono. Questo tiro al piccione mediatico e politico lo trovo, invece, disdicevole per un Paese serio. Dobbiamo tutti dare una mano affinché questi hub logistici, decisivi per il Paese, possano funzionare al meglio nell'interesse dell'economia nazionale». **Partendo dalla sua riforma?** «La riforma dei porti, come l'intero Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e come Connettere l'Italia, sono stati frutto di un gran lavoro, peraltro in raccordo costante con organizzazioni di categoria e sindacati. Attrarre investimenti e semplificare le procedure erano i due principali obiettivi. Sono certo ancora oggi che il Dlgs ne agevoli il perseguimento e che abbia già conseguito molti risultati: penso alla cessata proliferazione di progetti e finanziamenti per improbabili nuovi terminal contenitori. Ma abbiamo anche avviato il rilancio dei porti di Taranto e Gioia Tauro, incardinato il Progetto hub Ravenna, accelerato i lavori a Vado, approvato un piano per le crociere a Venezia e istituito il "Sudoco" che ancora aspetta i provvedimenti attuativi». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Da Trieste a Venezia si scalda il fronde dei porti: «Authority sotto scacco»

Genova - In meno di un mese è caduta una testa e un'altra è in bilico. Vicende diverse quelle di Trieste e Venezia, ma che rischiano di mandare in tilt i porti dell' Adriatico e mostrano la fragilità del sistema di governo delle banchine italiane. Pino Musolino ancora non riesce a

Genova - In meno di un mese è caduta una testa e un'altra è in bilico. Vicende diverse quelle di Trieste e Venezia, ma che rischiano di mandare in tilt i porti dell' Adriatico e mostrano la fragilità del sistema di governo delle banchine italiane. Pino Musolino ancora non riesce a crederci: «Mi manca proprio il software per capire cosa sia successo» racconta al Secolo XIX-TheMediTelegraph . Eppure i due membri del comitato di gestione nominati da Regione e Comune, avevano provato a disarcionarlo già l' anno scorso e il presidente del porto aveva già avuto un primo assaggio. Non ci sono riusciti la prima volta, ci stanno andando vicini questa, con la bocciatura del bilancio consuntivo. Musolino è vicino al Partito democratico ('mozione Puppato' in gioventù, poi carriera da manager), mentre i membri del board che vogliono silurarlo sono espressione del sindaco Luigi Brugnarò (centrodestra) e del governatore Luca Zaia (Lega). Più che tecnica, la questione è chiaramente politica: è vero che l' oggetto della contesa è una concessione che ai due non piace perché il presidente ha fatto tutto da solo, ma il siluro è arrivato sul bilancio: «Faccio fatica a capire. Ho avanzi di bilancio che altre Authority mi invidiano... Commissariare me? Bisogna chiederlo alla ministra. Ma nel mio caso non c' è adeguata motivazione. Ho 26,2 milioni di euro di avanzo, ho la relazione del collegio dei revisori dei conti senza alcuna osservazione: sono tecnici nominati dal Mef e dal Mit. Comunque il 26 giugno riconvoco il comitato, con lo stesso ordine del giorno». Musolino vuole risolvere la questione prima che l' incendio divampi, adesso è in posizione di forza. Ha incassato la solidarietà di quasi tutto il mondo portuale. Curiosamente non quella dei colleghi di **Assoport**. E la questione non è passata inosservata. «Il bilancio non viene approvato quando si è in sofferenza, non se porti un attivo... La legge non prevede questa situazione. Ma poi secondo voi l' amministratore delegato del porto di Anversa chiude il bilancio con un attivo di 50 milioni e lo commissariano?». Ecco, questo è uno dei limiti della situazione attuale di governo dei porti. La legge di riforma portuale voleva sbattere la politica fuori dagli scali, ma ha consentito ai ras locali di tenere in ostaggio le Authority portuali. Un bel risultato per chi voleva centralizzare le banchine e ora deve fare i conti con la possibilità di veto degli enti locali. Alla faccia di chi dice che il ministro può nominare chi vuole al vertice di un porto. Vallo a raccontare ai governatori... Musolino comunque adesso avrà anche difficoltà a risolvere la questione dei portuali e dei soldi che servivano per aiutare i lavoratori in difficoltà. Tanto che il presidente aveva già chiamato a raccolta i camalli veneziani, quasi a replicare la piazza che si era invece mossa la settimana scorsa per difendere il 'vicino di casa' Zeno D' Agostino, a cui Anac ha tolto il timone per una vicenda di qualche anno fa sul terminal passeggeri. Per ora il numero uno di Venezia incassa, pronto alla reazione già la settimana prossima con un nuovo comitato-fotocopia. Ma la prima grana è arrivata a poche ore dal siluro al bilancio: la compagnia Royal Caribbean ha spostato l' home port a Ravenna «per la troppa incertezza» non gestionale, ma «per i crescenti timori in merito alle crociere nella città». Al fianco di Musolino intanto si schiera compatto il Pd («Il governatore Zaia e il sindaco Brugnarò vogliono togliere i soldi ai lavoratori» dice la deputata Moretti), Federagenti («Andando avanti di questo passo, non vorremmo essere costretti a interrogarci su chi fra i 15 presidenti dei porti italiani, sedi di Autorità di Sistema Portuale



riuscirà a concludere il suo mandato senza essere colpito o affondato, o da "mozioni di sfiducia" o da "provvedimenti giudiziari"» spiega Gian Enzo Duci) e di Assiterminal («Noi terminalisti portuali siamo tra i soggetti



The Medi Telegraph

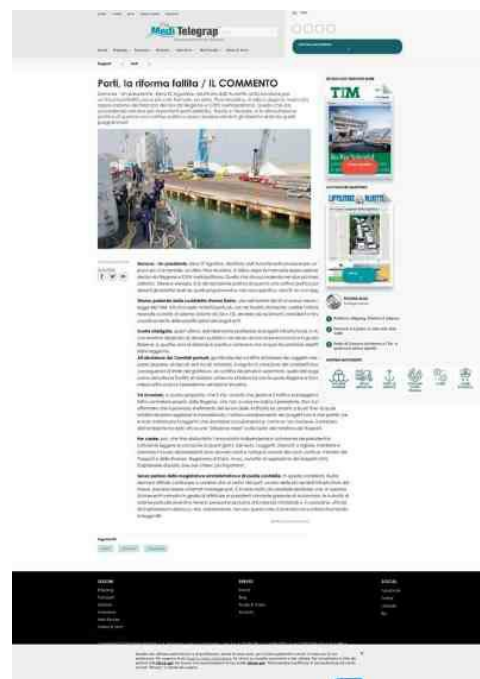
Focus

maggiormente danneggiati da questo vero e proprio infarto di sistema, che si traduce in sempre maggiore difficoltà decisionale da parte delle Authority» spiega Luca Becce). Mentre Zaia attacca: «Le motivazioni non sono campate in aria. E mi sembra esagerato sostenere che questa mancata approvazione del bilancio mette in discussione la cassa integrazione per i lavoratori portuali».

Porti, la riforma fallita / IL COMMENTO

Genova - Un presidente, Zeno D' Agostino, destituito dall' Autorità anticorruzione per un' incompatibilità poco più che formale, un altro, Pino Musolino, in bilico dopo la mancata approvazione del bilancio decisa da Regione e Città Metropolitana. Quello che sta succedendo nei due più importanti porti adriatici, Trieste e Venezia, è la dimostrazione pratica

Genova - Un presidente, Zeno D' Agostino, destituito dall' Autorità anticorruzione per un' incompatibilità poco più che formale, un altro, Pino Musolino, in bilico dopo la mancata approvazione del bilancio decisa da Regione e Città Metropolitana. Quello che sta succedendo nei due più importanti porti adriatici, Trieste e Venezia, è la dimostrazione pratica di quanto una cattiva politica possa rendere distanti gli obiettivi reali da quelli programmati e, nel caso specifico, sanciti da una legge dello Stato. Stiamo parlando della cosiddetta riforma Delrio, che nell' estate del 2016 aveva messo mano alla legge 84/1984, istitutiva delle Autorità portuali, con tre finalità dichiarate: snellire l' attività delle neonate Autorità di sistema (ridotte da 24 a 15), rendere più autonomi i presidenti e favorire il coordinamento delle pianificazioni dei singoli enti. Scelta obbligata, quest' ultima, dall' allarmante proliferare di progetti infrastrutturali, in troppi casi varati con enorme dispendio di denaro pubblico ma senza alcuna base economica in grado di sostenerli. Ebbene, a quattro anni di distanza è pacifico sostenere che di quei tre ambiziosi obiettivi nessuno è stato raggiunto. All' abolizione dei Comitati portuali, giustificata dal conflitto di interessi dei soggetti che ne facevano parte (imprese, sindacati, enti locali, ministeri), è seguita la creazione dei cosiddetti board, con una conseguenza al limite del grottesco: al conflitto dei privati è subentrato quello dei soggetti pubblici, come dimostra la facilità (è bastato votare no al bilancio) con la quale Regione e Comune hanno messo sotto scacco il presidente veneziano Musolino. Va ricordato, a questo proposito, che il Vtp, società che gestisce il traffico passeggeri a Venezia, è di fatto controllato proprio dalla Regione, che non a caso ne indica il presidente. Non si può neppure affermare che il promesso snellimento del lavoro delle Authority sia andato a buon fine: la quasi totalità dei piani regolatori è immobilizzata, l' atteso coordinamento dei progetti non è mai partito (né è stato individuato il soggetto che dovrebbe occuparsene) e, come se non bastasse, il ministero dell' Ambiente ha dato vita a una 'Direzione mare' a discapito del ministero dei Trasporti. Per capire, poi, che fine abbia fatto l' annunciata indipendenza e autonomia dei presidenti è sufficiente leggere le cronache di questi giorni. Del resto, i soggetti chiamati a vigilare, interferire e orientare il lavoro dei presidenti sono davvero tanti e variegati: revisori dei conti, Antitrust, ministeri dei Trasporti e delle Finanze, Ragioneria di Stato, Anac, Autorità di regolazione dei trasporti (Art), Capitanerie di porto, solo per citare i più importanti. Senza parlare della magistratura amministrativa e di quella contabile. In queste condizioni, risulta davvero difficile continuare a credere che ai vertici dei porti, ovvero delle più sensibili infrastrutture del Paese, possano essere chiamati manager puri. È invece molto più credibile ipotizzare che, in assenza di interventi normativi in grado di attribuire ai presidenti concrete garanzie di autonomia, le Autorità di sistema portuale diventino terreno pressoché esclusivo di funzionari ministeriali o, in subordine, ufficiali di Capitaneria in distacco. Ma, onestamente, non era questo che ci avevano raccontato riformando la legge 84.



Porti e infrazioni: in Europa l'alleanza tra Roma e Madrid è una soluzione possibile / L'intervento

Redazione

Milano Non era una boutade. Ma veritiera e concreta l'ipotesi, lanciata due mesi fa e sostenuta con forza da ShipMag , di un'alleanza tra Roma e Madrid sui porti. Ricordo, per dovere di cronaca, che la nostra redazione è stata contattata lo scorso 24 aprile dalla Puertos del Estado , l'associazione pubblica che rappresenta i porti spagnoli, la quale ci ha segnalato la decisione dell' Autoridad Portuaria de Bilbao di voler impugnare ufficialmente la presa di posizione dell'Unione Europea che dichiarava 'illegali' le agevolazioni fiscali ricevute dal porto spagnolo, considerandole a tutti gli effetti un aiuto di stato contrario alle norme sul libero mercato e sulla concorrenza. Il problema, come noto, tocca da vicino i porti italiani. Per questo motivo, abbiamo deciso di appoggiare e rilanciare la battaglia dell'Autorità portuale basca e dell'Assoporti spagnola perché, fin dalla nascita di ShipMag , la loro battaglia è stata anche la nostra. Tuttavia, siamo stati contestati da alcuni (pochi, in verità) esponenti di spicco della portualità italiana che hanno confutato la nostra ipotesi, definendola irrealistica. In un caso, addirittura, siamo stati prima smentiti e poi assecondati. Poco male, quello che conta è che ora ShipMag ha un nuovo alleato: l'eurodeputato Brando Benifei, capodelegazione PD al Parlamento europeo nel gruppo social-democratico S&D , il secondo più importante a Bruxelles. Benifei ha inviato alla nostra redazione un intervento, di largo respiro, che tocca tanti temi tra cui quello della portualità. Intervento in cui l'eurodeputato analizza in modo chiaro ed obiettivo l'importanza della posta in gioco per il nostro Paese in materia di porti. E spiega anche i motivi per i quali l'Europa sbaglia a considerare aiuti di stato quelli accordati alle nostre Autorità di Sistema portuali (Adsp), che non sono altro che enti pubblici di diretta emanazione del Mit, il ministro dei Trasporti, e quindi non sono obbligati a pagare l'Ires, cioè l'imposta sul reddito delle società. Non solo: Benifei , a distanza di due mesi, conferma che alcuni voci parlano di un tentativo di alleanza tra Roma e Madrid, in vista della possibilità di quest'ultima di portare il caso dinnanzi alla Corte di Giustizia Europea - una strategia differente da quella seguita dal governo italiano, che aveva optato per la via del dialogo con la Commissione, rivelatosi poco proficuo fino ad ora, ma il cui esito non è scontato. (v.d.c.) Qui di seguito, pubblichiamo l'intervento integrale dell'eurodeputato Brando Benifei : Lo scoppio della pandemia Covid-19 ha investito il mondo con la violenza e la velocità di una calamità naturale, trasformando l'emergenza sanitaria in crisi economica e sociale in poche settimane. Le misure straordinarie messe in campo dai governi, anche limitative della libertà individuale, hanno causato l'improvviso arresto del sistema produttivo, della mobilità e degli scambi commerciali. L' Italia , paese europeo colpito dall'epidemia per primo, rimane ad oggi uno dei Paesi a livello globale che ne sta subendo maggiormente le conseguenze, non soltanto sul fronte dei contagi e dei decessi, ma anche sul versante economico. La strategia negoziale impostata dal governo italiano nei confronti di Commissione e partner europei si è fondata sulla necessità di liberare ingenti risorse per fronteggiare l'emergenza sanitaria, in una prima fase, per poi insistere sul lancio di un grande piano europeo per la ricostruzione post Covid. Sono stati prodotti risultati significativi, tra cui lo sblocco di cospicue risorse per fornire liquidità a banche, imprese ed enti locali e misure specifiche e urgenti per il settore aeroportuale; sul fronte monetario, la BCE ha lanciato un piano di acquisti di oltre 750 miliardi; sul fronte fiscale, la decisione senza precedenti, e per alcuni insperata, di sospendere il patto di stabilità



Porti e infrazioni: in Europa l'alleanza tra Roma e Madrid è una soluzione possibile / L'intervento

20 GIUGNO 2020 | Italiana



Milano - Non era una boutade. Ma veritiera e concreta l'ipotesi, lanciata due mesi fa e sostenuta con forza da ShipMag, di un'alleanza tra Roma e Madrid sui porti. Ricordo, per dovere di cronaca, che la nostra redazione è stata contattata lo scorso 24 aprile dalla Puertos del Estado, l'associazione pubblica che rappresenta i porti spagnoli, la quale ci ha segnalato la decisione dell'Autoridad Portuaria de Bilbao di voler impugnare ufficialmente la presa di posizione dell'Unione Europea che dichiarava "illegali" le agevolazioni fiscali ricevute dal porto spagnolo, considerandole a tutti gli effetti un aiuto di stato contrario alle norme sul libero mercato e sulla concorrenza. Il problema, come noto, tocca da vicino i porti italiani.

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sulle shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

Iscriviti »

e crescita. Brando Benifei È stato inoltre lanciato il piano SURE, la cosiddetta 'cassa integrazione europea' e sono state introdotte misure per facilitare al massimo l'assorbimento dei fondi strutturali europei tramite il pacchetto di



misure CRII e CRII Plus . Notizia dell'ultima settimana, la Commissione ha messo sul tavolo la tanto attesa proposta di piano per la ripresa, che comprende la revisione ' Quadro Finanziario Pluriennale ', un fondo per la ripresa che permetta di reperire sul mercato ingenti risorse tramite l'emissione di titoli comuni europei garantiti dal bilancio comunitario e la revisione del sistema di risorse proprie dell'Unione, al fine di garantire sufficiente spazio di manovra fiscale alla Commissione europea senza gravare sui bilanci degli Stati membri. Nel quadro delle proposte di intervento messe sul tavolo dalla Commissione Europea vi è inoltre un nuovo quadro di riferimento temporaneo in materia di aiuti di stato, sotto la responsabilità della commissaria europea Margrethe Vestager . Nella sua comunicazione, la Commissione riconosce la infatti la gravità della crisi sia sul versante della domanda che dell'offerta, con effetti potenzialmente dirimenti sull'economia dell'Unione nel suo complesso. Nel contesto di tale cornice temporanea, ad esempio, la Commissione ha già reso disponibile circa 2 trilioni di euro di aiuti di Stato , ma quasi la metà di questi aiuti sono stati concessi alla Germania , più del doppio rispetto alla quota di Italia e alla Francia . Il problema è che una tale discrepanza nella capacità di intervento fiscale nazionale rischia di generare una grave lacerazione dell'integrità del mercato interno dell' UE e di interrompere le catene di valore industriali e commerciali. Serve pertanto trovare un meccanismo per ribilanciare, a livello comunitario, tali gravi asimmetrie, prima di causare un danno irrimediabile all'economia e ai settori più esposti, tra cui quello portuale. Il tema porti e aiuti di stato sono ormai inscindibili nel dibattito nazionale. Dopo la decisione della Commissione dello scorso 2 marzo sul caso Tirrenia, e la recente autorizzazione di un piano di aiuti di stato da 9 milioni di euro per promuovere il trasporto multimodale e spostare su binario il trasporto merci dell'area del Porto di Genova a causa del crollo del Morandi , l'attenzione rimane sul dossier ' pagamento dell'imposta sulle società delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP)' poggiato sulla scrivania della commissaria responsabile della politica di concorrenza. Questione annosa, che sebbene non abbia una connessione diretta con le misure urgenti di contrasto alla pandemia, potrebbe quantomeno invitare l'esecutivo comunitario ad adoperare un certo grado di flessibilità, e forse anche sensibilità, nell'avanzamento della procedura nei confronti dell'Italia, se non altro per i suoi possibili risvolti politici e mediatici. La Commissione Europea sostiene che l'esenzione del pagamento dell' IRES per le AdSP costituisca una forma di aiuto di stato indiretto incompatibile con il diritto comunitario. Con la decisione dello scorso 15 novembre ha formalmente richiesto all'Italia di inviare le sue osservazioni in modo da evitare una procedura d'infrazione, che avrebbe notevoli ripercussioni non soltanto a livello erariale ma anche per quanto concerne l'ordinamento italiano e l'organizzazione dell'industria portuale. Una sentenza della Corte di Giustizia Europea potrebbe aver luogo verso la fine dell'anno in corso o metà del prossimo anno, essendo il condizionale d'obbligo vista l'incertezza sul regolare calendario dei lavori di tutte le istituzioni. La lettera di risposta del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è inviata alla Commissione Europea è molto ferma, rigettando in maniera netta la tesi della Commissione che le AdSP esercitino attività economica, non svolgendo queste né operazioni o servizi portuali, né servizi tecnico-nautici i quali tra l'altro ricadono sotto la responsabilità dell' Autorità Marittima . Viene ribadito il ruolo di indirizzo, programmazione e controllo delle Autorità Portuali, limitato alla difesa dell'interesse pubblico, in particolare come 'enti pubblici non economici' incaricati in via esclusiva dallo Stato all'amministrazione degli spazi e dei beni del demanio marittimo; viene sottolineata la loro attività regolatoria, volta non soltanto al corretto e proficuo funzionamento del porto e delle sue infrastrutture, ma anche del ruolo di orientamento nello sviluppo delle aree portuali in senso più ampio e extraeconomico. La lettera segnala la natura prettamente tributaria del canone di concessione che le AdSP incamerano, sottolineando l'impossibilità per le stesse di influenzare l'elemento fondamentale di una transazione economica, ovvero il prezzo del servizio, e che quindi non si spiegherebbe come l'esenzione dal pagamento dell'IRES possa determinare una distorsione del mercato. Infine, i proventi ricevuti dalla raccolta del canone vengono utilizzati esclusivamente per remunerare le attività di gestione.

L'Italia, incassato il giudizio favorevole espresso dalla Cassazione in una recente pronuncia che rigetta la richiesta dell' Agenzia dell'Entrate di voler tassare gli introiti dei canoni di concessione raccolti dell' Autorità Portuale di Taranto tra il 1997 e il 2003, si è approcciata tavolo negoziale a Bruxelles con una strategia



difensiva piuttosto aggressiva, che mira a ribaltare l'impostazione generale della Commissione di non prendere in considerazione lo status giuridico, pubblico o privato, delle autorità portuali, nel determinare i loro obblighi fiscali. Nel frattempo, è del mese scorso la notizia che l' Autoridad Portuaria de Bilbao abbia iniziato formalmente un contenzioso con Bruxelles in materia di aiuti fiscali allo scalo portuale spagnolo, considerate dalla Commissione come una forma di aiuto di stato in violazione delle regole del mercato interno, assumendo dunque una posizione vicina a quella del governo italiano. Alcune voci parlano di un tentativo di alleanza tra Roma e Madrid , in vista della possibilità di quest'ultima di portare il caso dinnanzi alla Corte di Giustizia Europea - una strategia differente da quella seguita dal governo italiano, che aveva optato per la via del dialogo con la Commissione, rivelatosi poco proficuo fino ad ora, ma il cui esito non è scontato. Lo scoppio della pandemia ha innescato profonde dinamiche di cambiamento in Europa sul fronte aiuti di stato e nel rapporto tra Commissione e Stati Membri. La gravità della crisi ha reso necessario un deciso intervento dello stato a difesa dei settori chiave dell'economia, ma la disparità dello spazio di manovra a disposizione dei Paesi UE deve essere ribilanciato da una vera strategia europea per la ripresa. Sono molte le voci in Europa che richiedono un ripensamento delle regole di concorrenza in funzione del sostegno all'economia, introducendo un quadro più flessibile e più adatto alle necessità odierne. Nel breve periodo, giocherà un ruolo determinante l'investimento in termini di risorse e di attenzione che Roma sta dedicando al tavolo negoziale con DG Competition . Un negoziato che mantenga una connotazione politica e non esclusivamente giuridica, e che sappia interpretare adeguatamente la mutata realtà in cui ci stiamo muovendo, in particolare la grave recessione in corso. Bruxelles ha oggi il dovere di proteggere i porti europei , che giocano un ruolo essenziale nel sistema produttivo e logistico del continente e di garantire la loro competitività su scala globale. Parlamento e Consiglio hanno da poco approvato modifiche urgenti al regolamento sui servizi portuali per offrire la possibilità alle autorità di sospendere, eliminare o ridurre il pagamento dei canoni per l'utilizzo delle infrastrutture portuali fino al 31 ottobre 2020. Misure proposte dalla Commissione certamente mirate e rapide nella loro attuazione, che denotano l'attenzione all'esigenze del settore e la volontà di intervenire per far fronte alla crisi del Covid-19. La gravità della situazione ci impone tuttavia di pretendere uno sforzo ulteriore, se non un vero e proprio cambio di mentalità, per abbandonare l'approccio troppo spesso 'burocraticistico' della Commissione in materia di aiuti di stato nel settore portuale e scongiurare il rischio di un danno ulteriore a un settore chiave per l'economia di tutto il continente. Brando Benifei, eurodeputato e capodelegazione PD al Parlamento europeo nel gruppo dell'Alleanza progressista di Socialisti e Democratici (S&D)

Porti, Astorre (Pd): Governo regolamenti autoproduzione

Per la sicurezza del lavoro e dei lavoratori

Roma, 20 giu. (askanews) - "L' emendamento del gruppo Pd in commissione Trasporti di Montecitorio coglie un punto delicato e va sostenuto per la sicurezza dei lavoratori portuali e sulle navi". Lo scrive in una nota il segretario del Pd Lazio senatore Bruno Astorre membro della commissione Lavori pubblici e Trasporti di Palazzo Madama. "E' necessario regolamentare l' autoproduzione nei porti italiani per garantire la sicurezza del lavoro e dei lavoratori del comparto, anche nel quadro della normativa europea. Auspicio - conclude Astorre - che il governo faccia propria la posizione del Partito democratico e si faccia ordine nelle operazioni portuali".

The screenshot shows the AskaneWS website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo and social media icons. Below it, a menu lists categories like HOME, POLITICA, ECONOMIA, ESTERI, CRONACA, REGIONI, SPORT, and CULTURA. The main content area features the article title "Porti, Astorre (Pd): Governo regolamenti autoproduzione" with a sub-headline "Per la sicurezza del lavoro e dei lavoratori". The article text is partially visible, starting with "Roma, 20 giu. (askanews) - 'L'emendamento del gruppo Pd in commissione Trasporti di Montecitorio coglie un punto delicato e va sostenuto per la sicurezza dei lavoratori portuali e sulle navi'". To the right of the article, there is a sidebar with a "TG Web Lombardia" section and a "VIDEO" section containing a thumbnail of a boat and a person.

PD: "Autoproduzione, servono regole per garantire la sicurezza del lavoro nei porti"

Redazione

PD: Autoproduzione, servono regole per garantire la sicurezza del lavoro nei porti 20 Giugno 2020 - Redazione Roma Il Partito Democraticico ribadisce la necessità di regolamentare l'autoproduzione nei porti italiani affinché vengano finalmente garantite la sicurezza del lavoro e dei lavoratori sulle navi e nei porti. Lo affermano, in una nota, Marco Miccoli , responsabile Lavoro e Marco Simiani , responsabile Infrastrutture della segreteria nazionale del Pd. La posizione politica del partito è chiara e intende sottolineare che tali obiettivi sono raggiungibili mettendo ordine nelle operazioni portuali: i marittimi fanno i marittimi, i portuali fanno i portuali e gli armatori fanno gli armatori, con regole, come previsto dalla normativa comunitaria e internazionale. Pertanto, esprimiamo pieno sostegno all'emendamento presentato dal capogruppo del Pd della commissione Trasporti della Camera, Davide Gariglio e dagli altri componenti del gruppo, apprezzando la posizione assunta dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori e facendo appello al ministro e al governo affinché la norma venga approvata alla Camera nel corso della prossima settimana. Inoltre, occorre tenere in considerazione, che il gruppo Pd ha già proposto alcuni correttivi che perfezionano il testo e riducono molto considerevolmente gli oneri per canoni e cauzioni, proprio aderendo ad alcune giuste osservazioni pervenute anche dalle associazioni armatoriali. Non bisogna perdere questa occasione per chiarire, una volta per tutte, gli ambiti possibili dell'autoproduzione nei porti da parte del vettore marittimo.



PD: "Autoproduzione, servono regole per garantire la sicurezza del lavoro nei porti"

20 GIUGNO 2020 - Redazione



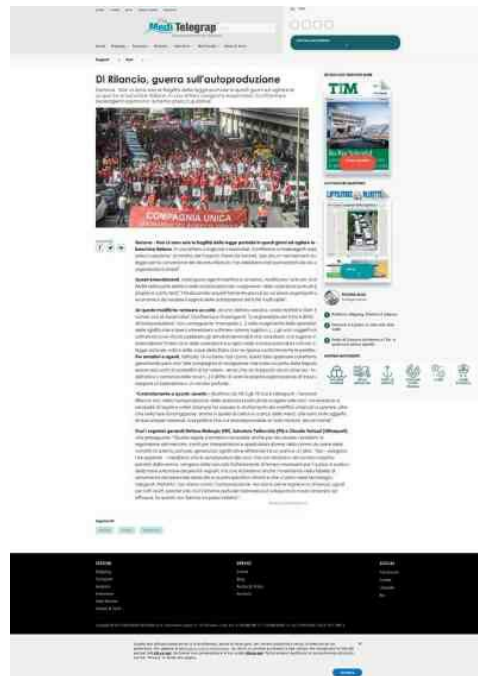
Roma - "Il Partito Democratico ribadisce la necessità di regolamentare l'autoproduzione nei porti italiani affinché vengano finalmente garantite la sicurezza del lavoro e dei lavoratori sulle navi e nei porti". Lo affermano, in una nota, **Marco Miccoli**, responsabile Lavoro e **Marco Simiani**, responsabile Infrastrutture della segreteria nazionale del Pd. "La posizione politica del partito è chiara e intende sottolineare che tali obiettivi sono raggiungibili mettendo ordine nelle operazioni portuali: i marittimi fanno i marittimi, i portuali fanno i portuali e gli armatori fanno gli armatori, con regole, come previsto dalla normativa comunitaria e internazionale. Pertanto, esprimiamo pieno sostegno all'emendamento presentato dal capogruppo del Pd della commissione Trasporti della

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulle tue email.

Di Rilancio, guerra sull' autoproduzione

Genova - Non ci sono solo le fragilità della legge portuale in questi giorni ad agitare le acque tra le banchine italiane. In una lettera congiunta Assarmatori, Confitarma e Federagenti esprimono "estrema preoccupazione" al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, "per alcuni emendamenti al disegno di legge per la conversione del decreto Rilancio che sarebbero stati sponsorizzati da alcune organizzazioni sindacali". Questi emendamenti, sostengono agenti marittimi e armatori, modificano l' articolo 16 della legge 84/94 nella parte relativa nelle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali (per conto proprio e conto terzi) "introducendo requisiti talmente gravosi sia sul piano organizzativo che su quello economico da rendere il regime delle autorizzazioni del tutto inattuabile". Se queste modifiche venissero accolte, dicono Stefano Messina, Mario Mattioli e Gian Enzo Duci, numeri uno di Assarmatori, Confitarma e Federagenti, "si negherebbe del tutto il diritto all' autoproduzione" con conseguente "monopolio (...) nello svolgimento delle operazioni portuale e delle rigidità che si ripercuoterebbero sull' intero sistema logistico (...) gli unici soggetti che potrebbero sottrarsi ai nuovi vincoli sarebbero gli armatori-terminalisti che avrebbero una ragione in più per internalizzare l' intero ciclo delle operazioni a scapito delle imprese portuali ex articolo 17 (sempre della legge portuale, ndr) e delle casse dello Stato che ne ripiana costantemente le perdite di bilancio". Per armatori e agenti, l' articolo 16 va bene così com' è, basta farlo applicare correttamente, garantendo però che "alla compagnia di navigazione che scala un porto della Repubblica debba essere assicurata la possibilità di far valere - senza che sia frapposto alcun ostacolo - in occasione dell' arrivo o partenza della nave (...) il diritto di usare la propria organizzazione di mezzi e personale per eseguire un' operazione o un servizio portuale. 'Contrariamente a quanto asserito - ribattono da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - l' emendamento al dl Rilancio non vieta l' autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, ma ribadisce la necessità di regole e criteri chiari per far cessare lo sfruttamento dei marittimi chiamati a operare, oltre che nella fase di navigazione, anche in quella di carico e scarico delle merci, che sono state oggetto di due scioperi nazionali. Una pratica che si è resa responsabile di molti infortuni, alcuni mortali'. Così i segretari generali Stefano Malorgio (Filt), Salvatore Pellecchia (Fit) e Claudio Tarlazzi (Uiltrasporti) , che proseguono: 'Queste regole si rendono necessarie anche per far cessare i problemi di regolazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse della norma da parte delle Autorità di sistema portuale, generando significative differenze tra un porto e un altro. 'Noi - spiegano i tre segretari - chiediamo che le autorizzazioni alle navi, che non rientrano nel numero massimo previsto dalla norma, vengano date non solo limitatamente al tempo necessario per il carico e scarico della nave sulla base dei previsti requisiti, ma che richiedano anche l' inserimento nella tabella di armamento del personale dedicato a questa specifica attività e che vi siano mezzi tecnologici adeguati. Pertanto, non siamo contro l' autoproduzione, ma siamo per le regole e la chiarezza uguali per tutti i porti, perché solo così il sistema portuale nazionale può svilupparsi in modo armonico ed efficace. Su questo non faremo un passo indietro'.



Il Secolo XIX

Focus

Carnival, il virus attacca i conti: in tre mesi persi 4,3 miliardi

Pesa il fermo delle 100 navi, con costi che vanno da 1 a 3 milioni per ciascuna. Il gruppo accelera la vendita delle unità più vecchie: sono 20 quelle nel mirino

Matteo Martinuzzi / GENOVA Profondo rosso per Carnival Corporation. Il principale gruppo crocieristico al mondo, che controlla anche Costa Crociere, stima di aver chiuso il secondo trimestre del 2020 con il peggior risultato economico di sempre. Il bilancio trimestrale preliminare del gruppo statunitense mostra infatti una perdita netta di 4,3 miliardi di dollari (5,1 miliardi allargando al semestre) contro un utile netto di 451 milioni nello stesso periodo del 2019. Il gruppo ha precisato che il risultato include oneri di svalutazione non monetari pari a due miliardi e che la perdita netta rettificata risulta 2,4 miliardi. Il livello delle perdite è ovviamente conseguenza degli effetti sull'attività crocieristica delle misure di limitazione alla mobilità e ai viaggi assunte a livello globale per contenere la pandemia di coronavirus. Questo ha causato il blocco quasi totale delle attività della flotta con conseguente forte impatto sui risultati economici dell'azienda a partire dai ricavi, ammontati a soli 700 milioni nel periodo marzo - maggio, calo dell'85,5% rispetto a 4,8 miliardi nel corrispondente periodo del 2019. Carnival ha ammesso che non è in grado di prevedere quando le proprie navi potranno tornare a operare normalmente:

infatti è notizia di ieri che le compagnie aderenti alla Clia (l'associazione globale degli armatori crocieristici) hanno annunciato la proroga volontaria allo stop fino al 15 settembre delle crociere nei porti Usa, cioè il mercato crocieristico più importante al mondo, cui dipendono le fortune di tutti i grandi operatori. Carnival ne risente maggiormente, avendo oltre 100 navi da crociera divise in nove marchi differenti. La gestione di questo enorme numero di navi costa da uno a tre milioni per unità in base al suo status operativo (disarmo caldo o freddo, oppure rimpatrio equipaggi: 21 mila a oggi devono tornare ancora a casa), a fronte di una liquidità disponibile di 7,6 miliardi al 31 maggio. Per far fronte a questa situazione, Carnival ha manifestato l'intenzione di anticipare il programma di dismissione di diverse navi nel corso del 2020, anziché negli anni successivi come previsto in precedenza. Nell'immediato, il gruppo ha annunciato di aver già raggiunto intese preliminari per la cessione di sei navi che dovrebbero uscire dalla flotta nei prossimi 90 giorni. Una di queste sarà quasi certamente "Costa Victoria" che dovrebbe passare a breve ai cantieri genovesi San Giorgio del Porto, che potrebbero indirizzarla alla demolizione. Questo in effetti potrebbe essere il destino di molte unità ancora giovani, operativamente parlando, ma già ammortizzate. A oggi infatti il mercato dell'usato è quasi fermo: le navi che normalmente alla fine dell'esperienza col loro armatore -committente passavano ad altro operatore, oggi potrebbero finire precocemente la loro carriera sotto il taglio delle fiamme ossidriche. Si può indicare in circa 40 anni il ciclo vitale di una nave da crociera, 25 in media con il committente originale e 15 con armatori che operano con l'usato. Dopo il collasso del mercato crocieristico causa Covid-19 questa statistica potrebbe essere non più valida. Tutte le navi sopra i 20 anni di vita potrebbero quindi essere a rischio. Il ship recycling, secondo le normative europee, potrà essere una soluzione per il futuro visto che le demolizioni senza regole su spiagge indiane e pakisitane per giganti da oltre 50 mila tonnellate sembrano improbabili. Se restiamo in ambito Carnival, quest'ultima al momento possiede 95 navi da crociera di dimensioni superiori a questo limite. Di queste, 22 sono state costruite negli anni Novanta; quindi questa potrebbe essere la cifra indicativa delle navi di cui Carnival potrebbe disfarsi e che senza nuovi acquirenti



La Mostra Società, controllata dalla Gruppo PAM S.p.A., presente nel Centro-Nord Italia con oltre 650 punti vendita di dettaglio di prodotti alimentari e non.

RICERCA

LOCALI	TERRENI	REGIONI
Locali di vario tipo (commercio, ufficio, abitazione, etc.) in vendita o affitto. IN'S ricerca e gestisce per conto del cliente.	Terreni edificabili e agricoli in vendita o affitto. IN'S ricerca e gestisce per conto del cliente.	IN'S ricerca e gestisce per conto del cliente in tutte le regioni del Centro-Nord Italia.

IN'S mercato

Il Secolo XIX

Focus

potrebbero finire demolite.