



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
lunedì, 29 giugno 2020**



Prime Pagine

29/06/2020	Affari & Finanza	6
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	Il Foglio	9
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	Il Giornale	10
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	Il Giorno	11
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	Il Mattino	12
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	Il Messaggero	13
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	Il Resto del Carlino	14
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	Il Secolo XIX	15
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	Il Sole 24 Ore	16
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	Il Tempo	17
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	Italia Oggi Sette	18
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	La Nazione	19
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	La Repubblica	20
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	La Stampa	21
Prima pagina del 29/06/2020		
29/06/2020	L'Economia del Corriere della Sera	22
Prima pagina del 29/06/2020		

Trieste

29/06/2020	Il Piccolo Pagina 20	23
Guerra dell' Imu in porto: il Comune perde con Samer		
29/06/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 14	24
Pool di studi legali per l'area della Ferriera		
29/06/2020	Informare	25
Nel comprensorio della Ferriera un polo logistico a servizio del porto di Trieste		

28/06/2020	Messaggero Marittimo	Vezio Benetti	27
<hr/>			
29/06/2020	Il Piccolo	Pagina 17	29
<hr/>			
L' Antica Diga rinasce "sportiva" sotto le insegne della Lega navale			

Venezia

29/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 14	30
<hr/>			
Offshore per le navi Martini contro Baretta «Ipotesi assurda»			
28/06/2020	Venezia Today		31
<hr/>			
Porto d' altura soluzione alle grandi navi, Martini: «Fumo negli occhi»			

Savona, Vado

29/06/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 17	32
<hr/>			
Zinola, il progetto per la libera attrezzata fermo nei cassetti dell'Autorità portuale			

Genova, Voltri

29/06/2020	Il Secolo XIX	Pagina 15	33
<hr/>			
Bucci chiama Conte: Genova diventi la prima Città -Porto			
29/06/2020	Il Secolo XIX	Pagina 29	34
<hr/>			
Torre Piloti, i Messina fanno causa 'L'Authority paghi 8,5 milioni ^a			
28/06/2020	StraNotizie		35
<hr/>			
Crollo Torre Piloti, Messina fa causa all' Autorità Portuale: corresponsabile per la collocazione			
29/06/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 5	36
<hr/>			
Il Summit Blue economy, da oggi cinque giorni di appuntamenti tutti on line			
28/06/2020	Il Nautilus		37
<hr/>			
Lunedì 29, logistica, porto e Waterfront i protagonisti della prima giornata del Blue Economy Summit			
28/06/2020	Genova24		39
<hr/>			
Nodo ferroviario, sindacati in pressing: "Bene lo sblocco, adesso assumere 50 lavoratori"			
28/06/2020	Il Nautilus		40
<hr/>			
Linea AV/AC Milano - Genova Terzo Valico dei Giovi: riavvio dei lavori del Nodo di Genova			
28/06/2020	Ship Mag		41
<hr/>			
Riavvio dei lavori del nodo ferroviario di Genova: firmato il contratto con il Cociv, lavori per 30 mesi			

Ravenna

29/06/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 20	42
<hr/>			
«Il futuro del porto volano per Ravenna»			

Piombino, Isola d' Elba

29/06/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 12	43
<hr/>			
Marinas Hub, i porti navigano in Rete Un progetto tecnologico e di sviluppo			

Napoli

29/06/2020	Il Mattino (ed. Napoli)	Pagina 22	45
<hr/>			
La guerra del Beverello «Il caos è colpa del Porto»			

29/06/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 23	47
<hr/>		
28/06/2020	Cronache Della Campania <i>FABIO TESTA</i>	49
<hr/>		
28/06/2020	Napoli Today	50
<hr/>		
Code e assembramenti in partenza per le isole, scatta l' allarme		

Brindisi

28/06/2020	Ship Mag	51
<hr/>		
Porto di Brindisi: Patroni Griffi rafforza i rapporti con Consolato e Ambasciata Usa		

Taranto

29/06/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 33	52
<hr/>		
Tornano le portacontainer con 2 approdi settimanali		
29/06/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 33	53
<hr/>		
«Vigileremo sulla corretta gestione del terminal»		
29/06/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 8 <i>ORONZO MARTUCCI</i>	54
<hr/>		
Il porto del futuro guarda all' innovazione		
29/06/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 8	56
<hr/>		
Oggi la presentazione del Piano operativo Triennale con il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno		
29/06/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9	57
<hr/>		
Prete: «Qui un hub moderno capace di competere a livello internazionale»		
29/06/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9	58
<hr/>		
Pesa l' azzeramento nel settore crociere		
29/06/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9	59
<hr/>		
Zes e zona franca, la marcia in più		

Olbia Golfo Aranci

29/06/2020	L'Unione Sarda Pagina 26	61
<hr/>		
Via ai lavori sui fondali all' Isola Bianca: ogni anno 10 centimetri più bassi		

Cagliari

29/06/2020	La Nuova Sardegna Pagina 3 <i>CLAUDIO ZOCCHEDDU</i>	62
<hr/>		
Il modello spagnolo nell' isola: Deiana: «Ipotesi da valutare»		

Messina, Milazzo, Tremestieri

29/06/2020	Gazzetta del Sud Pagina 11	63
<hr/>		
Lo stop al crocierismo non ferma l' Authority		
28/06/2020	Messina Ora	64
<hr/>		
Autorità Portuale dello Stretto e Museo archeologico di Reggio Calabria concludono accordo per il turismo		
28/06/2020	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	65
<hr/>		
Accordo di collaborazione AdSP Stretto - MarRC		

Rep
A&F
Affari&Finanza

La storia

Wirecard, lo scandalo stile Parmalat che travolge anche la Consob tedesca
TONIA MASTROBUONI → pagina 12

Il personaggio

Portnoy, il leader maleducato dei day trader americani
MARIO PLATERO → pagina 13

Settimanale allegato a
la Repubblica

Anno 35 - n° 25
Lunedì, 29 giugno 2020

I fondi di investimento

I timori dei grandi money manager per il 78% le Borse hanno corso troppo
FRANCESCA VERCESI → pagine 20-21

L'automotive

Sedecimila aziende, 66 mila addetti la Motor Valley emiliana vale 21 miliardi
MARCO BETTAZZI → pagine 26-27

Il mercato

ALESSANDRO PENATI

LE DUE FUSIONI ALL'ULTIMO TEST

Le crisi danno impulso ad aggregazioni e ristrutturazioni. Così, concentrazione del sistema bancario e sviluppo della rete subiscono un'accelerazione con l'Ops di Intesa e il riassetto di Tim, prodromo alla fusione con Open Fiber. Nonostante il polverone di interferenze politiche, personalismi e retroscena, sono operazioni di mercato.

continua a pagina 7 →

L'analisi

CARLO BASTASIN

DEBITO PUBBLICO NON SIAMO SOLI

Nell'ipotesi più cauta, l'Italia uscirà dalla crisi con un debito pubblico di circa il 160% del Pil. Se i piani di riforma saranno vacui come quelli discussi agli Stati generali, o se saranno inefficaci come il nostro tradizionale spreco di fondi europei, la sostenibilità del debito tornerà a essere un serio problema.

continua a pagina 15 →

Il commento

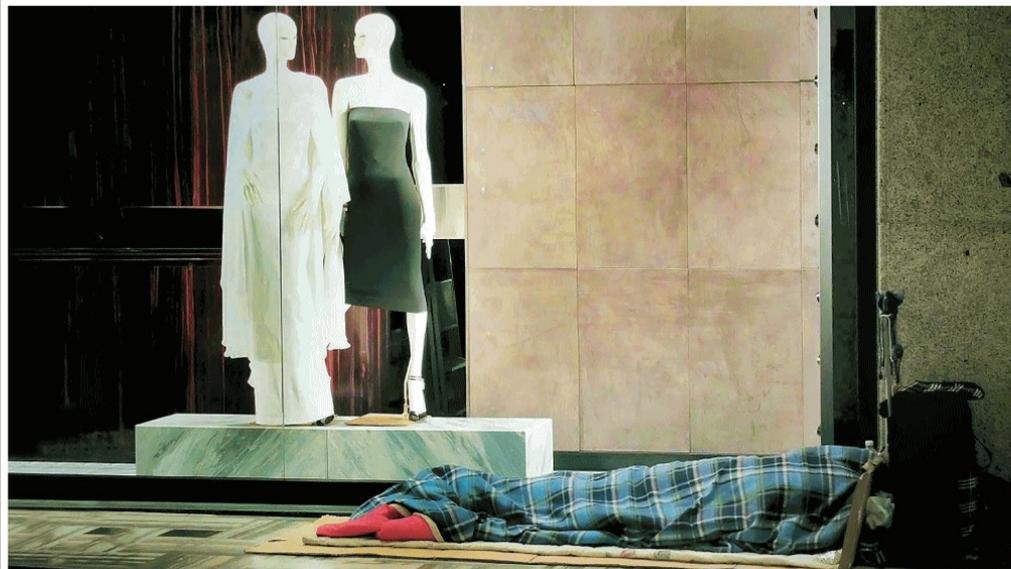
SERGIO RIZZO

IL PARADOSSO DEL VIADOTTO

In principio fu Danilo Toninelli, poco probabile ministro delle Infrastrutture. Poi Luigi Di Maio e Alessandro Di Battista. Seguì il diluvio, al quale non si sottrasse la sinistra di Leu, con Stefano Fassina, né la destra di Giorgia Meloni. Matteo Salvini disse che la società Autostrade non avrebbe evitato la revoca della concessione se si fosse prodigata in aiuti e risarcimenti dopo il crollo del viadotto Morandi.

continua a pagina 14 →

L'Italia divisa in due



MATT CORNER/FOTOGRAMMA

ANDREA GRECO

Più soldi in banca per i benestanti, meno redditi e più debiti per le famiglie fragili: così il lockdown e la crisi accentuano le disuguaglianze

Gli italiani abbassano le mascherine e addentano tranci di vacanza, riscoprendo la bellezza intatta di rifare certe cose di prima. Ma niente è davvero "come prima". Siamo nell'intervallo del film: trasportati però su un altro sfondo in cui diversi sono i modi di lavorare, risparmiare, spendere. Né lo stitilicido normativo (e gli ulteriori debiti) del governo per riequilibrare redditi e oneri potrà evitare l'acuirsi delle disuguaglianze.

continua a pagina 2 →

con un'intervista a **RAFFAELLA SADUN** di **EUGENIO OCCORSIO** → pagina 4



Francesco Starace

"Il futuro del mondo è elettrico"

LUCA PAGNI → pagine 8-9

Piazza Affari

La pandemia cancella 10 miliardi di dividendi

ETTORE LIVINI

La pandemia cancella 10 miliardi di dividendi da Piazza Affari e sforbicia di quasi 500 miliardi le cedole in arrivo quest'anno sui listini mondiali. Il 2020, vaticinando gli analisti, avrebbe dovuto essere un anno di cuccagna per gli investitori: le società quotate alla Borsa di Milano erano pronte a distribuire agli azionisti 24 miliardi, un record storico.

continua a pagina 6 →

Una vecchia gomma da masticare?

Un nuovo paio di sneakers.



fondifidelity.it/waterandwaste

Capitale a rischio
AVVERTENZA: Prima dell'adesione leggere attentamente il prospetto e il documento contenente le informazioni chiave per gli investitori (KIID), disponibili presso i soggetti collocatori e su www.fidelity-italia.it. Queste informazioni non devono essere riprodotte o circolate senza autorizzazione preventiva. Fidelity fornisce esclusivamente informazioni sui prodotti e non offre consulenza sugli investimenti basata su circostanze individuali. Fidelity International si riferisce al gruppo di società che compone l'organizzazione globale di gestione degli investimenti che fornisce informazioni su prodotti e servizi in determinate giurisdizioni, ad eccezione dell'America settentrionale. Questa comunicazione non è assolutamente diretta a persone residenti negli USA o ad altri soggetti residenti in paesi dove i fondi non sono autorizzati alla distribuzione. Salvo espressa indicazione contraria, tutti i prodotti e i commenti sono forniti da Fidelity International. Fidelity, Fidelity International, il logo Fidelity International e il simbolo "F" sono marchi registrati da FIL Limited. Il presente materiale è pubblicato da FIL Luxembourg S.A., autorizzata e regolamentata dalla CSSF (Commission de Surveillance du Secteur Financier). CL20052104-2011.

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

DEL LUNEDÌ

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



Serie A
L'Inter rimonta e vince
Il Milan vede l'Europa

Commenti e pagelle alle pagine 36, 37, 38 e 39

DATAROOM

Derivati agli enti locali
I giudici: sono nulli

di **Milena Gabanelli** e **Fabrizio Massaro** a pagina 21



Scandali e immagine

MAGISTRATI L'IDENTITÀ SMARRITA

di **Ernesto Galli della Loggia**

Non credo proprio che a produrre il discredito che oggi colpisce l'attività giudiziaria e i suoi addetti siano state le intercettazioni dal cellulare del dottor Luca Palamara, che hanno fatto conoscere a tutti il clima di intralazzo correntizio e di collusione con la politica in cui per anni si è svolta l'attività del Consiglio superiore della magistratura (Csm). Da molto tempo, infatti, la stragrande maggioranza dell'opinione pubblica quell'intralazzo e quella collusione l'intuiva benissimo, anche se preferiva non parlarne (in parte anche per paura). Le intercettazioni del cellulare di Palamara sono servite solo a confermare ciò di cui tutti o quasi erano già convinti: sulla base di un giudizio ingiustamente sommario, se si vuole, ma inevitabile, dal momento che la gravità dei fatti cancella fatalmente i pur necessari distinguo.

Ho scritto che una gran parte dell'opinione pubblica ha preferito tacere il proprio ragionato giudizio negativo sulla magistratura per paura. È così: in sostanza per la paura da parte di molti di essere identificati con la destra berlusconiana. La quale, avendo impegnato una lunga battaglia senza esclusione di colpi contro le Procure, e pur avendo talvolta delle ragioni dalla sua, ha tuttavia, in questo modo, avvelenato ogni discussione con il trasformarla inevitabilmente in un plebiscito a favore o contro il Cavaliere. Ma nel braccio di ferro con Berlusconi la magistratura, se ha guadagnato il silenzio complice di molti, ha tuttavia sempre più assistito ad una trasformazione che ha finito per perderne l'anima.

continua a pagina 28

Buffagni (M5S): pensiamo all'economia, non alle bandierine. Bonus baby sitter anche a nonni e zii

Il Pd avverte il governo

Zingaretti: «Basta tergiversare sul Mes, risorse mai viste per la Sanità»

Il Pd alza i toni e avverte il governo. Sul Mes, il Meccanismo europeo di stabilità, bisogna essere chiari, quindi è arrivato il momento delle decisioni: «Basta tergiversare» anche perché in ballo ci sono «risorse mai viste per la Sanità». Tensioni nella maggioranza.

da pagina 8 a pagina 11

L'INTERVENTO DEL SEGRETARIO DEM Ricerca, ospedali e cure Dieci ragioni per dire sì

di **Nicola Zingaretti**

Questi mesi ci hanno mostrato quanto sia fondamentale investire nei sistemi sanitari e nelle scienze della vita per poter garantire il diritto a cure di qualità. Per garantire a tutte e a tutti protezione e sicurezza.

continua a pagina 9



I CASI NEL MONDO: 10 MILIONI

Il picco di contagi spaventa gli Usa

di **Giuseppe Sarcina**

Il balzo dei casi di Covid preoccupa gli Stati Uniti, l'epidemia rischia di finire fuori controllo. I contagi hanno superato la soglia dei 2,5 milioni e ovunque è corsa ai test. Il Paese si conferma il più colpito a livello planetario, con 125.539 morti. Intanto, nel mondo i positivi toccano i 10 milioni (il 21 maggio erano la metà).

a pagina 4 **Farina**

La commemorazione Mattarella ricorda le vittime del Covid: commessi errori



di **Marzio Breda** e **Andrea Pasqualetto**

Il presidente Sergio Mattarella ha presenziato alla cerimonia in ricordo dei 6 mila morti di Covid nel Bergamasco. «Il Paese si inchina... Ricordare significa riflettere sugli errori da evitare di ripetere» ha detto.

alle pagine 2 e 3 **Paravisi**

IN POLONIA DUDA IN TESTA

Vittoria verde nelle città al voto Un messaggio per Macron

di **Stefano Montefiori** e **Elisabetta Rosaspina**

Successo ecologista nelle elezioni municipali in Francia. Ai Verdi città come Marsiglia e Lione. In Polonia in testa nel primo turno delle presidenziali il sovranista Duda.

alle pagine 12 e 13

IL COMMENTO

È la chiamata a un'altra politica

di **Paolo Lepri**

I primi elettori del dopo-Covid hanno guardato alle città o si sono misurati con il governo.

continua a pagina 28

IL PAPÀ ASSASSINO DEI GEMELLI

Il dolore infinito della madre: «Io mi fidavo, lui li ha uccisi»



di **Barbara Gerosa** e **Andrea Galli**

«Mi fidavo di lui» dice Daniela, la moglie di Mario Bressi, che venerdì ha soffocato i figli 12enni Elena e Diego. Ma la pianificazione della «vendetta» per la separazione, in apparenza consensuale, che era stata avviata potrebbe essere partita da molto lontano.

a pagina 17

ULTIMO BANCO di **Alessandro D'Avenia**

«**N**on leggevo, ma dopo quel libro non ho più smesso», è un messaggio che ricevo spesso da ragazzi che mi chiedono nuovi titoli, dopo essersi imbattuti nel libro «apriporta», quello a cui tutti dobbiamo il nostro primo indimenticabile atto di «libridine». Peros per la vita scatenato dalle parole: «quella viva ed ansiosa speranza di cose spirituali» con cui Cesare Pavese indicava la sua giovanile fame di leggere. Mi scrivono infatti «ho divorato», senza sapere che leggere ha origine da un verbo greco che indicava la raccolta dei frutti. Leggere permette di far raccolto di sé: raccogliersi. Colto non è chi legge, ma chi si è raccolto. Chi non ha divorato un libro non ha ancora provato la fame di cui parla Pavese o non ha trovato il libro capace di

Libridine

soddisfarla? Faccio rispondere Leopardi: «Mi sono avveduto che la lettura non ha veramente prodotto in me né affetti o sentimenti che non avessi, che senza quelle letture non sarebbero nati da sé: ma li ha accelerati e fatti sviluppare più presto. Trovando la strada come aperta, correvi per quella più speditamente». L'autore dello *Zibaldone* non scambia il fine (la vita) con il mezzo (il libro): un buon libro apre la via al possibile, lo sviluppa, accelerando pensieri e sentimenti già presenti in noi, ma ancora inespressi e inattivi. La lettura dissoda il nostro campo interiore, rivoltando strati dell'io induriti da luoghi comuni e impermeabili alla verità. Leggere permette di raccogliere (che è anche ricogliere) il meglio di noi stessi.

continua a pagina 27

SHISEIDO GINZA TOKYO

NEW Expert Sun Protector

La Protezione Solare Reattiva. Sincronizzata Con La Tua Pelle.

#ALIVEwithBeauty

Foto: Italiane Speed in AP - DL 353/2003 con L.46/2004 art.1, c.1, DCS Milano
 00629
 9 771120 496006





Stati Uniti, la pandemia resta più che mai fuori controllo: 2,5 milioni di contagiati e 125.539 morti. Eppure in Italia c'è ancora chi critica il lockdown e le mascherine



Lunedì 29 giugno 2020 - Anno 12 - n° 178
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 10,00 con il libro "La strage e il miracolo"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

COMUNALI Confermata Hidalgo, Philippe prende Le Havre
Disfatta di Macron, a Parigi, ma il suo premier stravince



DE MICCO A PAG. 4

MEDIAPART Il Covid blocca aiuti e affari, popolo alla fame
La guerra e il virus: in Siria un'agonia che non finisce mai



CARCY A PAG. 18 - 19

Ma mi faccia il piacere

» Marco Travaglio

Casta News/1. "Perché bisogna dire No al referendum sul taglio dei parlamentari" (Marco Damilano, *Espresso*, 28.6). Mo' me lo segno.
Casta News/2. "Via i tagli ai vitalizi. I partiti: schiaffo inaccettabile" (*Corriere della sera*, 26.6). Sta' a vedere che i vitalizi si son ripristinati da soli.

Casta News. "Il ritorno degli anti-casta quando erano già al tappeto" (Mario Ajello, *il Messaggero*, 27.6). Giusto: il problema non è la casta che riarraffa i vitalizi, ma la gente che potrebbe ricordare chi aveva ragione sulla casta.

Asta News. "Io metterei in Costituzione il vincolo di mandato. Non è che se sei eletto da una parte poi passi a quella opposta!" (Matteo Salvini, segretario Lega, Twitter, 7.12.2017). "Diamo il benvenuto nella grande famiglia della Lega ai senatori Grassi, Urraro e Lucidi che sul Mes e su tanto altro sono rimasti coerenti con i propri ideali, rinnegati e traditi dai 5Stelle ormai al rimorchio del Pd" (Salvini, Twitter, 12.12.2019). "Benvenuto alla senatrice Alessandra Riccardi, che da oggi lascia i 5Stelle ed entra nella grande famiglia della Lega" (social Lega, 23.6). "Ci saranno nelle prossime settimane altri ingressi nella Lega, dai 5Stelle ma non solo" (Salvini, 26.6). "Arrivi dal M5S? Se qualcuno bussa, le porte della Lega sono aperte" (Salvini, 28.6). Quindi il vincolo di mandato vale solo per chi esce dalla Lega. Sul percorso inverso vale la regola del circo: più gente entra, più bestie si vedono.

Pisapipe. "Dopo il Covid i diritti più deboli. La pandemia accentra povertà e disuguaglianze. Per contrastare lo scivolamento delle garanzie serve una riforma bipartisan che renda la giustizia più celere ed efficiente. E tuteli i diritti. Cancelliamo lo stop alla prescrizione grillina: non ha né capo né coda" (Giuliano Pisapia, eurodeputato Pd, *Riformista*, 25.6). Invece il nesso tra Covid e prescrizione è pura logica cartesiana.

L'intenditore. "Palamara accende i riflettori sul Cav perseguitato dai pm. Il magistrato in tv invita ad approfondire il tema dei processi all'ex premier" (Luca Fazzo, *il Giornale*, 23.6). Ah beh allora.
Maremma Maiolo. "1995, i oe Sgarbi accusati di mafia. Ci difesero tutti, a parte Travaglio" (Tiziana Maiolo, *Riformista*, 23.6). Ora vuole proprio farmi arrossire.

Mercante in Fiera. "L'ospedale in Fiera realizzato per obbedire a Palazzo Chigi" (Attilio Fontana, Lega, presidente Regione Lombardia, *La Verità*, 22.6). Questo ormai sente le voci come Giovanna d'Arco.

SEGUE A PAGINA 24

LIBERI TUTTI NELLA CREPA DEL SENATO S'INFILANO PURE FORMIGONI, DE LORENZO & C.

Vitalizi, adesso ci provano pregiudicati e "indigenti"

PIZZINATO SI RACCONTA
 "Facevo il marò e vidi la Siberia, poi il sindacato"

CAPORALE A PAG. 5

ALLARME AMBIENTE
 Il Tirreno pulito può attendere (la burocrazia)



SALVINI A PAG. 15



Speranzosi Gli ex parlamentari Formigoni, De Lorenzo e Cito

■ Ringalluzziti dal colpo di spugna per i senatori, pioggia di ricorsi di condannati: il "Celeste", l'ex ministro della Malasplena, Cito, Mastrantuono&C. E quelli che piangono miseria

PROIETTI A PAG. 2

IL FATTO ECONOMICO

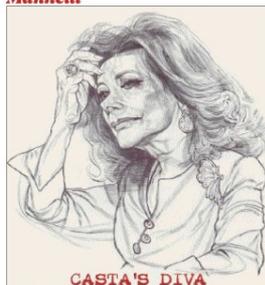
Ue, i regali miliardari ai grandi inquinatori



■ Ogni anno un mare di soldi finisce in sussidi dannosi per l'ambiente (aiutando i grandi gruppi). Bruxelles non fa nulla, gli Stati pure. Solo in Italia qualcosa si muove

MAGGIORE A PAG. 10-11

Mannelli



CASTA'S DIVA

» LA BIOGRAFIA La vita gentile di una stella mai tramontata Stanlio, un sorriso è per sempre

» Stefano Disegni

In Italia l'Attore/Regista Famoso (ma anche la mezza calzetta che ha fatto due film che hanno visto in sedici) ha un tempo di attenzione della durata inscrivibile tra i dieci e i quindici secondi. Poi le sue pupille si spostano a destra o a sinistra (dipende da chi inquadra dietro le tue spalle di più interessante/utile/gratificante/bona) escludendoti così dal suo panorama visivo, un nanosecon-



do dopo anche da quello cerebrale e chi se ne frega di quello che gli stavi dicendo. Né c'è più modo di recuperare, sei fuori, time out, puoi richiudere la bocca. O sventoli alla svelta un succoso contratto cinematografico o sei marchiato come un Trasparente. Un Trasparente appartiene a quella triste, grigia casta di paria che si chiama "gente comune" cui sorridere, firmare l'autografo, poi ciascuno nella casta sua.

A PAG. 22

La cattiveria

Renzi: "Nel centrodestra c'è una miniera". In un colpo solo, ha scoperto le sue due vere vocazioni

Le firme

- BOCCOLI, CANNAVÒ, COLOMBO, DALLA CHIESA, DE RUBERTIS, D'ESPOSITO, DI FOGGIA, GARAVINI, GENTILI, IACCARINO, LUCARELLI, MAGGIORE, MONTANARI, NOVELLI, PALOMBI, PIZZI, RAMPOLDI, RODANO, TRUZZI E ZILIANI

IL FOGLIO

quotidiano



Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 48/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO



Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel. 06/589990.1

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

LUNEDÌ 29 GIUGNO 2020 - € 1,80

ANNO XXV NUMERO 153



Effetto collaterale del trumpismo: la riscossa dell'Europa

Senza lo scontro avviato prima dalla Gran Bretagna e poi da The Donald, non saremmo riusciti a fronteggiare la crisi sanitaria ed economica di questi mesi con la consapevolezza che gli europei possono (e devono) essere padroni del proprio destino

Is Trump already too far behind Biden? Mancano poco più di quattro mesi alle elezioni americane e da qualche tempo a questa parte gli osservatori di tutto il mondo - il virgolettato che avete letto all'inizio di questo articolo è il titolo di una bellissima pagina pubblicata sabato scorso dal Financial Times - si chiedono se ciò che inizia a essere non impossibile possa essere anche probabile. La domanda in questione, naturalmente, riguarda il futuro indecifrabile di Donald Trump, la cui approvazione nel suo paese oggi è scesa sotto il 40 per cento dei consensi totali, a un livello simile a quello registrato in passato da George H. W. Bush e da Jimmy Carter, gli ultimi due presidenti americani a cui è stato negato un secondo mandato. E il dato interessante da cui partire per un possibile ragionamento ha a che fare con un editoriale di fuoco dedicato al presidente in carica da un giornale che negli ultimi mesi aveva tentato in tutti i modi di difendere ciò che si poteva difendere del mandato di The Donald, cercando cioè di spiegare ai critici che ciò che Trump aveva fatto per l'economia americana era qualcosa che nonostante tutto aveva fatto bene all'America. Il giornale in questione è un giornale di area conservatrice, e stiamo parlando ovviamente del Wall Street Journal, e l'editoriale di fuoco arriva dopo una raffica di anti endorsement che alcuni pezzi da novanta del mondo repubblicano americano hanno rifilato al presidente repubblicano. (segue nell'inserito IV)

Notizie dalla prossima catastrofe, con guida preventiva per devoti e no

C'è di mezzo il clima ma non solo. All'altare lanciato dall'Economist si può rispondere con comprensione razionale della posta in gioco o con un sentimento religioso o banalmente apotropaico del destino

Quando l'Economist grida l'allarme per "la prossima catastrofe", come succede questa settimana, e c'è di mezzo il clima ma non solo, non posso dimenticare quel fascicolo della rivista di una decina di anni fa in cui si scriveva con ironia che problemi acuti da clima erano previsti per il futuro, sì, ma in un arco di tempo come quello che ci divide dalla morte di Giulio Cesare (dunque un venti secoli e passa, secondo loro si poteva stare relativamente tranquilli). Ora con l'epidemia e i suoi postumi tutto è più ravvicinato, e al warning di St. James's si può rispondere con comprensione razionale della posta in gioco o con un sentimento religioso o banalmente apotropaico del destino.

Primo. La rete energetica e delle comunicazioni mondiale sta sotto la minaccia del Cme, una roba che il Covid gli fa un baffo. Un fenomeno di Corona Mass Ejection, cioè una tempesta della corona solare che rilascia fulmini di Giove e paralizza l'energia della Terra, sarebbe possibile entro il secolo al cinquanta per cento delle probabilità. Bene. (segue nell'inserito IV)



ANCHE LE STATUE MUOIONO

Abbattimenti, decollazioni, trasferimenti. Un catalogo, sull'onda del tumulto corrente, guidato da un proposito civile: bisogna continuare a erigere statue. Per conservare una forma di devozione e perché non si possono lasciare le generazioni future senza niente da abbattere

di Adriano Sofri

La mia sarebbe una rassegna che chiunque potrebbe compilare, con un po' di applicazione, se non fosse guidata da un proposito civile, quello di dissuadere dalla conclusione semplicistica cui corrono in tanti: farla finita con le statue, non erigerne mai più una. Al contrario, è dovere dei governi e delle autorità pubbliche continuare e moltiplicare l'eruzione di statue, in considerazione delle generazioni future. Le generazioni future non devono restare senza niente da abbattere. Innalziamo statue. Investiamo sull'avvenire in cui, più o meno remoto che sia, esse saranno abbattute o demolite o almeno traslocate in qualche periferia. E' infatti un futile pregiudizio che si innalzano statue per assicurare un'immortalità: da 40 mila anni le statue servono solo a prolun-

gare il tempo degli umani e specialmente dei più notabili e potenti fra loro. I quali, a differenza della moltitudine degli anonimi (almeno fino a quando non è stato universalizzato il quarto d'ora di notorietà) sono destinati a una doppia mortalità: prima in quanto corpi, poi in quanto statue. Interpellata dal New York Times, Erin L. Thompson, docente al John Jay College of Criminal Justice, ha detto: "Come storica dell'arte, io so che la distruzione è la norma e la conservazione è la rara eccezione". La professoressa Thompson ha dedicato la carriera allo studio delle ragioni che portano la gente a distruggere deliberatamente le icone del retaggio culturale. Osserviamo così intanto che anche la demolizione delle statue è una disciplina scientifica che ha i suoi specialisti, come il virus del Covid-19, e che il contagio degli assalti alle statue si fa emergere dall'oscurità di esistenze accademiche rannicchiate. In particolare, la professoressa Thompson mostra di associare alla teoria una competenza terra terra, diciamo: un suo tempestivo tweet durante i primi assalti raccomandava di tirar giù le statue con una catena piuttosto che con una corda: "Funziona meglio, la catena è meno elastica, dunque la forza del tiro si disperderà di meno". Dunque l'abbattimento delle statue è anche un mestie-

re, specialmente nelle zone del mondo in cui i cambi di regime si susseguono freneticamente, sicché i potenti di turno sentono che il terreno gli brucia sotto i piedi e si sbrigan a montarsi le proprie statue. Ho ricordato come sia frequente il caso di statue che, sia per ragioni statiche, sia per ragioni di risparmio, vengono divelte lasciando sussistere gli stivali (le statue di dittatori e despoti e generali hanno di preferenza gli stivali) riciclabili per il prossimo ospite. Riprendo da Paolo Nori, che lo riprende da Ryszard Kapucinski, "Shah-in-shah", Feltrinelli 2009, l'intervista di un giornalista del quotidiano Kayan di Teheran a un abbattitore di statue dello scìà:

"Da anni e anni il giovane scìà non faceva che erigere statue in onore suo e del padre, per cui c'era un bel po' da abbattere. D. Le ha abbattute tutte? R. Sì, non è stato difficile. Al rientro dello scìà dopo il colpo di stato [nel 1953] non c'era più un solo monumento a Pahlavi. Ma lui cominciò immediatamente a farne erigere dei nuovi, a se stesso e al padre. D. Vuol dire che voi li tiravate giù, lui li ricostruiva, voi li tiravate giù di nuovo e via di seguito? R. Sì, proprio così. Roba da far cascare le braccia. Ne distruggevo uno, e lui ne costruiva tre; ne distruggevano tre, e lui ne tirava su uno. Non se ne veniva mai a capo. [...] Nel '79, durante l'ultima rivoluzione, ci si vollero immissionare anche i dilettanti, per cui purtroppo ci furono molti incidenti: più d'uno ci rimase sotto. Abbattere un monumento non è semplice come sembra. Ci vogliono pratica e profes-

sionalità. Bisogna stabilire di che materiale è fatto, il peso, l'altezza, se all'intorno è saldato o cementato, in che punto attaccare la fune, in che direzione fare oscillare la statua e, infine, come distruggerla. Appena cominciano i lavori per erigere una nuova statua, noi ne approfittavamo per fare i nostri calcoli". Il più clamoroso abbattimento contemporaneo è stato quello della statua di Saddam Hussein, a Bagdad, il 9 aprile 2003. Tutto il mondo guardò, incantato: la statua era di bronzo e cava, fu una lunga operazione a cielo aperto, il popolo iracheno che rovesciava nella polvere il suo tiranno e lo faceva a pezzi. Non andò proprio così. Gli iracheni nella piazza, inquadrati dalle telecamere, erano un centinaio o poco più, e "fu il sergente dell'esercito americano Leon Lambert a dare loro la mazzetta con cui colpire la base della statua. La stessa bandiera irachena che poi fu issata sulla statua (al posto di quella a stelle e strisce, gaffe terribile) fu fornita dal tenente Casey Kuhlman, che l'aveva comprata come souvenir. L'operazione durò due ore circa: la Cnn continuò a trasmettere immagini dalla piazza ogni quattro minuti". Kadhem Sharif, l'uomo in cantoliera che prese a colpi di mazza la statua, era un meccanico che aveva riparato le motociclette di Saddam, prima che lui gli sterminasse la famiglia. Qualche tempo fa, intervistato, ha detto di essersi pentito, che avevano buttato giù un Saddam per insediarne mille. La statua venne giù agganciata al collo con un cavo da un carro armato dei marines. Anche là un po' di piedi del dittatore restarono attaccati al piedistallo. (segue a pagina due)

Per tirarle giù, una catena funziona meglio di una fune, ha spiegato in un tweet la professoressa Erin L. Thompson

Erin L. Thompson

(segue a pagina due)

Adriano Sofri, nato a Trieste nel 1942, è giornalista e scrittore. Ha attraversato una tormentata vicenda giudiziaria. Da molti anni firma sul Foglio la rubrica quotidiana "Piccola posta".





il Giornale



LUNEDÌ 29 GIUGNO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XL - Numero 25 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4071 | Giornale (ed. nazionale)

LA RICETTA DEL GOVERNO

MENO CONTANTI, PIÙ CODE

*Da mercoledì scende la soglia dei pagamenti in denaro
Intanto è caos sulle autostrade: la Liguria è isolata*
Allarme Mes: senza il prestito il Paese è fallito

Lodovica Bulian e Carmelo Caruso

Il governo cerca di fronteggiare la crisi post Coronavirus ma lo fa con misure contraddittorie. Da mercoledì il limite dei pagamenti in contanti scende a 2mila euro, intanto sulle autostrade è caos per ritardi e cantieri aperti.

alle pagine 4 e 7
Bracalini, De Feo e De Francesco alle pagine 2-3

ACCANIMENTO POLIZIESCO

E LO STATO CONTINUA

A PERSEGUIRARCI

di Alessandro Sallusti

Ci risiamo con le misure restrittive invece che espansive. Tra poche ore scatterà la nuova legge sulla limitazione dei pagamenti in denaro contante che scenderà da tremila euro a duemila. Se il governo pensa di ridurre così l'evasione fiscale si sbaglia di grosso, un esperimento simile già fallì all'epoca del governo Monti. Le transazioni sono infatti un contratto privatistico tra il venditore di beni o servizi e l'acquirente e se le parti, per comodità o interesse, si accordano sul contante non c'è legge che tenga, semmai si amplia ancor più lo spettro del sommerso e dell'elusione.

Ma, al di là dei tecnicismi e delle furbizie, è il principio che lascia perplesso, soprattutto in un momento in cui andrebbero incentivati con ogni mezzo i consumi e financo il ritorno in circolo di denaro accumulato in maniera spregiudicata. Si continua a ingabbiare imprese e famiglie dentro regole coercitive, invece di liberarne le enormi potenzialità che, inevitabilmente, si portano appresso deviazioni che, se scoperte, giustamente andrebbero sanzionate.

La limitazione del contante è il paradigma dello Stato padrone che vuole sapere e controllare, quando l'esperienza dovrebbe aver acclarato che c'è sempre qualcuno più furbo dello Stato, ché - come si dice - fatta la legge trovato l'inganno. Questa nuova norma non porterà un euro in più nelle casse pubbliche e neppure aumenterà la popolazione carceraria. Semplicemente, complicherà la vita a consumatori ed esercenti e deprimerà ancora di più l'economia nazionale.

Io credo che in questo momento non sia fondamentale il modo in cui paghi una prestazione, interessante sarebbe semmai favorire la prestazione, all'inverso di quello che sta accadendo. Cioè con maggiore libertà, con minore assunzione e burocrazia. Vorrei una legge che ci invitasse e ci agevolasse a spendere in qualsiasi forma. Tracciamento obbligatorio delle spese affinché lo Stato sappia tutto di te è un concetto socialista e, quindi, depressivo, come la storia ci insegna. Non si illudano: chi evade continuerà a farlo, chi non lo fa avrà ancora più problemi a stare sulla retta via. Che la smetta questo governo di fare il poliziotto, per ripartire ci serve tanta libertà, compresa quella di decidere in che modo e forma spendere i nostri soldi senza essere spiati e controllati.

SUSANNA CECCARDI E L'ODIO ROSSO

Se la candidata è di destra può scattare l'insulto sessista

di Marco Gervasoni



IN TOSCANA Susanna Ceccardi con Matteo Salvini

Se sei nero, non ti devono insultare. Giusto. Se sei omosessuale, non ti devono deridere. Sacrosanto. Se sei donna, non ti devono rivolgere battute da trivio. Fantastico. Peccato che tutte e tre le condizioni non valgano quando il nero, il gay o la donna sono militanti o simpatizzanti di centrodestra. Se sei di centrodestra, per la sinistra, sei un po' meno nero (almeno di carnagione), sei un po' (...)

segue a pagina 6

IL COMMENTO

L'Italia del passato che non passa mai

di Luigi Mascheroni

Curioso: in un mondo globalizzato, internettizzato, liquido, frammentario, in cui tutto passa velocissimo - dove la cronaca dura mezza giornata e la Storia è fatta a pezzettini - l'unico che rimane, granitico, non dimenticato perché impossibile da dimenticare, punto di non ritorno della memoria collettiva, gloria e colpa, peso

insostenibile e impossibile da rimuovere, resta Lui.

Ancora? Ma è possibile? Perché? L'altro ieri, dopo la conferma che Alessandra Mussolini, la nipote, parteciperà a *Ballando con le Stelle*, è esplosa la polemica: social, siti di informazione, giornali... E ieri Franca Valeri, intervistata da Aldo Cazzullo sul *Corriere della sera* per i suoi cento anni - titolo della (...)

segue a pagina 18

LA RIAPERTURA DELLE FRONTIERE

No agli Usa, sì alla Cina? L'Ue in balia della paura

di Vittorio Macioce

Americani no, russi nemmeno, cinesi forse sì. È il gioco con e senza frontiere in cui l'Europa si sta impiccando da un po' di tempo. Ora, però, in qualche modo bisogna dare una risposta. La funzione matematica è trovare un equilibrio tra queste variabili: soldi, sicurezza e geopolitica. Sembra una questione burocratica, ma mette sul piatto molte delle nostre paure. La più grande è ancora il virus. Aprire le porte significa esporsi, rischiare, buttare via i sacrifici della lunga (...)

segue a pagina 10
Tagliaferri a pagina 10

MATTARELLA E 243 SINDACI

La commozione al Requiem per Bergamo

Luca Fazzo

Sergio Mattarella e 243 sindaci a Bergamo per il Requiem in ricordo delle vittime del Coronavirus. Protestano i parenti esclusi dalla cerimonia.

a pagina 9

CONTROCORRENTE

I segreti di Durov, Mr Telegram l'uomo che sussurra ai cospiratori

Manuela Gatti

In Italia Telegram, l'app creata nel 2013 dal russo Pavel Durov, ha una reputazione non così cruenta, ma certo non cristallina. Meno usata di Whatsapp (nove milioni di utenti nella Penisola contro 32), è recentemente finita sui giornali per alcune vicende controverse: ancora nelle settimane di lockdown, è stata usata per organizzare manifestazioni contro il governo e misure anti virus (i canali si chiamavano «Marcia su Roma»), mentre negli stessi giorni la procura di Bari ordinava il sequestro di alcuni canali su cui circolavano copie piratate di quotidiani e riviste. Ecco chi c'è dietro...

alle pagine 19 e 20-21

AIUTI PER CHI TORNA AL LAVORO

Voucher per nonni «a pagamento» Premio ai pilastri della famiglia

di Stefano Zecchi

Finalmente ci si accorge che i nonni sono ormai da lungo tempo i veri ammortizzatori sociali di una realtà politico-amministrativa che ha sempre pensato di essere sufficiente nei modi di gestire la famiglia. La famiglia, per quel poco che ancora esiste, è sostenuta dai nonni, che si preoccupano di supplire genitori al lavoro. Sono loro che stanno a casa per curare i bambini quando sono malati, sono loro che li vanno a prendere a scuola, sono loro che si prendono i rimbrotti dai propri figli, o da mariti e mogli (...)

segue a pagina 8
Coppetti a pagina 8

-IN ITALIA-FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) PROCESSIONI NELLE VIGILIE. IN BASSO: GIORNO DI TOSCANA. IN ALTO: IL CASO MARIANO



IL GIORNO

del lunedì

LUNEDÌ 29 giugno 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Lombardia, oltre 11mila licenziamenti in un anno

Al primo figlio lavoro addio È boom di rinunce

Gianni a pagina 19



Bonus per i nonni che fanno i nonni

L'incentivo baby sitter si può usare anche per pagare i parenti che non vivono in casa ma che badano ai bambini Caos scuola, non sono a norma molti dei tremila edifici dismessi che il ministro vuole usare. Crisi, consumi al palo

Canò e servizi da p. 6 a p. 11

La sfiducia frena la ripresa

Al timone serve un comandante senza paura

Giuseppe Turani

La gente non spende e incrementa i depositi in banca. Uno psicologo vi direbbe che tutto questo significa solo una cosa: paura. Timore che a settembre le cose non saranno affatto tranquille o normali. Circola, come una malattia, la sensazione che il peggio non sia affatto alle nostre spalle, ma davanti, nei mesi che stanno arrivando. Prima l'autunno e poi l'inverno, e infine la nuova stagione. A istinto, la gente ritiene inevitabile che si debba attraversare un inverno dello scontento, ma non è sicura che dopo seguirà una primavera di smagliante bellezza, come scrivono i poeti. Ma non si tratta solo di un disturbo psicologico.

Segue a pagina 11

LA FOLLIA DEL PADRE CHE HA UCCISO I DUE FIGLI, PAESE INCREDULO LETTERE DEI VICINI E DEGLI AMICI DEI BIMBI: «SEMPRE CON NOI»

MA COME HA POTUTO

I gemelli Elena e Diego, avevano 12 anni



Calderola, Polidori, De Salvo e Rondoni alle pagine 2, 3 e 5

DALLE CITTÀ

Milano

Piccolo Teatro Addio anticipato di Sergio Escobar Toto successore

Bonezzi nelle Cronache

Milano

Caos movida È polemica sui controlli

Consani e Mingoia nelle Cronache

Milano

Un piano da 13 milioni contro la crisi

Servizio nelle Cronache



Intervista alla Milo: ho salvato la vita di un ragazzo

Il lockdown di Sandra «Indovina sui social»

Bogani a pagina 13



Serie A, ma i riflettori sono per l'Atalanta

Milan, vittoria e rilancio Inter, rimonta da 3 punti

Servizi nel QS

SCRIVI 97546530151 NELLA CASELLA VOLONTARIATO

Lega Italiana sclerosi sistemica informati per informare.



SCLEROSI SISTEMICA 5X1000 RAGIONI PER LA DIAGNOSI PRECOCE

IL NOSTRO IMPEGNO È SOSTENERE LE PERSONE SIN DALL'INIZIO. TU METTICI LA FIRMA.

giugno 29 giornata mondiale SCLEROSI SISTEMICA

www.sclerosisistemica.info tel. 02 89866586 help@sclerosisistemica.info





IL MATTINO

DEL LUNEDÌ



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 178
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Lunedì 29 Giugno 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO 120

Il libro di memorie

Edoardo Bennato
«Quando Battisti mi disse
sembri Bobbe Dilan»
Edoardo Bennato a pag. 12



L'anniversario

**Napoli, 1820: la rivolta
antiborbonica
che partì dai militari**
Luigi Mascilli Migliorini a pag. 13



Il commento

**LA SCUOLA
IN GINOCCHIO
NON SI RILANCIA
IN TRE MESI**

Mauro Calise

Sull'emergenza scuola c'è un equivoco che va sciolto con brutale franchezza. Se l'entità del problema è quella segnalata ieri da Ferruccio De Bortoli sul Corriere della Sera - riprendendo l'allarme di Gita Gopinath, capo economista del Fmi - sul ritardo italiano sul fronte del capitale umano, è bene dirci che il ritardo è - almeno - trentennale. Pensare di scioglierlo in tre mesi - anzi due - che ci separano dalla riapertura delle scuole è - prima ancora che un abbaglio politico - una colossale presa in giro. Basta leggere l'elenco - pubblicato su questo giornale - dei buchi o più precisamente voragini che il panorama nazionale e ancor più quello meridionale presentano, per capire che la rincorsa ad adeguarsi è una sfida persa in partenza. Se volessimo prendere sul serio la normativa che il ministero sembrerebbe intenzionato ad applicare, possiamo già prevedere l'esito. Buona parte degli istituti fuori legge, o un colossale spreco di risorse per fare finta di avere messo la classica pezza a colore. Ma senza affrontare i problemi, con la serietà e la visione strategica che la drammaticità della sfida ci impone. Prendiamo il caso dei plessi scolastici, il nodo - apparentemente - prioritario se si decide di ottemperare al diktat sul distanziamento sociale. A parte l'opportunità di licenziare o almeno destinare ad altro incarico chi ha vergato il testo che prevede «un metro tra le rime boccali», parrebbe che ci sia bisogno, per partire, di una valanga di banchetti singoli.

Continua a pag. 39

«Covid, riflettere sugli errori»

►Mattarella, il richiamo a Bergamo durante l'omaggio alle vittime: «L'Italia si inchina»
Aiuti, il bonus baby sitter fino a 1200 euro anche ai nonni purché non siano conviventi

La Spal ko Quinta vittoria consecutiva. Con Gattuso tutti al top



L'esultanza di Callejon dopo il gol che ha riportato il Napoli in vantaggio Alessandro Garofalo/NEWFOTOS/ID

Napoli, lo show non si ferma più

Marco Ciriello, Angelo Rossi, Anna Trieste
Roberto Ventre e servizi da pag. 14 a 17

Il punto

**CONTRO L'ATALANTA
TRA SFIZIO E SOGNO**

Francesco De Luca a pag. 39

Le pagelle

**INSIGNE AFFATICATO
IL LAMPO DI YOUNES**

Pino Taormina a pag. 15

Marco Conti a pag. 8. Francesco Bisozzi e Jacopo Orsini a pag. 5

L'intervista Il ministro Azzolina

«Così si tornerà in classe
ingressi per fasce d'età»

«Banchi singoli per tutti e ingressi scaglionati a seconda delle fasce d'età», la ministra Azzolina spiega le nuove regole.



Banchi singoli e orari sfalsati Didattica on line con nuove regole



Barbara Jerkov e Lorena Loiacono a pag. 2

Cesaro si arrende al pressing leghista «Non mi ricandido»

Oggi l'annuncio. Salvini arriva a Mondragone ma domani non sarà al debutto di Caldoro

Carlo Porcaro

Armando Cesaro, capogruppo regionale di Forza Italia, figlio del senatore Luigi ed ultimo erede di una dinastia politica finita nel mirino di inchieste giudiziarie e obiettivo di attacchi da parte di Matteo Salvini, è orientato a non candidarsi alle Regionali. Oggi l'ufficializzazione. Intanto, il leader della Lega arriva a Mondragone ma domani non sarà alla presentazione di Caldoro come candidato del centrodestra alla presidenza della Regione. A pag. 7 con **Valentino Di Giacomo**

La storia

Berlusconi lascia palazzo Grazioli e trasloca sull'Appia

Mario Ajello

Berlusconi lascia Palazzo Grazioli per trasferirsi nella bella villa tra Appia Antica e Appia Pignatelli dove abita Franco Zeffirelli.

A pag. 6

Le campagne del Mattino

Ascierto: «Campania sicura venite a fare le vacanze»

Ettore Mautone

La convivenza con il coronavirus è fatta di mobilità, lavoro, viaggi, turismo, enogastronomia, mare, storia e cultura. La Campania? «È uno dei luoghi più sicuri del mondo, sia quanto a numero di contagi sia in termini di affidabilità della rete sanitaria», assicura Paolo Ascierto, a cui si deve l'intuizione dell'uso del Tocilizumab, il farmaco antiartrite, per la terapia anti-Covid. E avverte: se i turisti rispettano le regole sono al sicuro. A pag. 9



I nostri ospedali hanno dimostrato affidabilità. I turisti, se rispettano le regole, sono al sicuro



SUSTANIUM
CREATINA
ARGENTINA
VITAMINE
BETA-ALANINA
SPULMINERVALE
LA SPINTA CHE TI SERVE PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. ANCHE D'ESTATE.
L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*MONTE: DATI GIOVIA MARZO 2020





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 178 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Lunedì 29 Giugno 2020 • ss. Pietro e Paolo

IL MERIDIANO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La svolta
Addio a palazzo
Grazioli
Berlusconi
sceglie l'Appia
Ajello a pag. 6

L'intervista
Emanuele Salce:
«Gassman
il mio amato
carnefice»
Satta a pag. 22



Crollo fisico
La Roma è a pezzi
addio Champions
Perde con il Milan
e l'Atalanta fugge
Nello Sport

Il Messaggero
PRIMO!
ilmessaggero.it/sport

Tra vitalizi e tagli
Il Parlamento
non diventi
un costo
da abbattere

Cesare Mirabelli

A leggere le numerose dichiarazioni politiche di critica alla decisione della Commissione contenziosa del Senato che ha in parte annullato la deliberazione del Consiglio di Presidenza relativa ai cosiddetti vitalizi, si ha il dubbio che non sia stato nemmeno letto o compreso il dispositivo di questa sentenza.

La Commissione contenziosa, chiamata a giudicare i ricorsi degli interessati secondo diritto e non per impulso o obiettivo politico, ha tenuto presenti la sostanziale caratteristica pensionistica dell'assegno vitalizio, come tale considerato dalla Corte di cassazione, e la giurisprudenza della Corte costituzionale sui requisiti di legittimità della riduzione dei trattamenti pensionistici in godimento. Non è ammissibile rinuovare provvedimenti di liquidazione legittimamente adottati e sostituirli con nuovi criteri totalmente diversi ora per allora, tra l'altro con l'effetto di determinare sensibili riduzioni degli importi di minore entità, senza effetto invece su quelli di importo massimo. Inoltre, per un aspetto già ritenuto illegittimo dal Consiglio di giurisdizione della Camera dei Deputati, in assenza di qualsiasi criterio di temperamento per contenere le conseguenze più gravi del ricalcolo, con incidenza su esigenze essenziali della qualità della vita degli interessati.

Continua a pag. 14

«Scuola, ingressi per fasce d'età»

► **L'intervista.** La ministra Azzolina: «Alla ripresa gli alunni avranno nuovi banchi singoli Più insegnanti e orari falsati. Aule anche fuori dagli istituti e teledidattica per i più grandi»

ROMA Il ministro Azzolina a *Il Messaggero*: «A scuola con ingressi per fasce d'età». Jerkov e Loiacono a pag. 2

Assembramenti senza regole. Lopalco: «Istituzioni sparite»



La rissa per la movida in piazza Mazzini a Jesolo, il sabato sera. In basso, tamponi in Cina

«Movida e vacanze, rischi altissimi»

ROMA «Assembramenti pericolosi, così rischiamo nuovi focolai». L'epidemiologo Pier Luigi Lopalco mette in guardia. «Sbagliato pensare che queste adunate di folla non possano causare nuove epidemie» dice in una intervista a *Il Messaggero*.

Vazza a pag. 10



Pechino, lockdown per 500mila
Nel mondo 10 milioni di casi
Usa, nuovo record di contagi

Guaita a pag. 12

Per avere il sussidio tempo fino al 31 luglio
Bonus baby sitter anche ai nonni
ma solo se non vivono in famiglia

Jacopo Orsini

Anche i nonni potranno incassare il bonus baby sitter da 1.200 euro stanziato dal governo per aiutare i genitori durante l'emergenza



coronavirus. A patto che non siano conviventi. A chiarirlo, anche se implicitamente, è l'Inps in una circolare diffusa nei giorni scorsi. Richieste entro il 31 luglio.

A pag. 7

Mattarella a Bergamo «Riflettere sugli errori da non ripetere»

► L'omaggio del capo dello Stato alle vittime del Covid-19: «Qui il cuore dell'Italia ferita»

Marco Conti

«**Q**uesti mesi, contrassegnati da tanta, intensa, tristezza, ci hanno certamente cambiato». Al cimitero monumentale di Bergamo Sergio Mattarella ricorda le settemila vittime del Covid-19 in un immenso funerale collettivo per le tante vittime che in quei giorni venivano trasportate sui camion militari.

A pag. 11

Pronti 123 miliardi
Investimenti e sgravi
C'è il piano per il Sud

ROMA Sud: sgravi per chi investe e rilancio delle infrastrutture, a comincia dall'alta velocità. È pronto il piano di riforme da illustrare per Bruxelles.

Bisozzi a pag. 7

Mick Jagger: «I nostri brani utilizzati nei comizi: faremo causa»

Stones contro Trump: non usi il nostro rock

Flavio Pompetti

I Rolling Stones non vogliono che Donald Trump possa usare la loro celebre: "You can't get always what you want" sul palco degli eventi elettorali della campagna per la rielezione. Il gruppo rock londinese ha dato mandato ad una delle organizzazioni per la difesa del diritto di autore negli Usa, la BMI, di diffidare la campagna del presidente per l'uso non autorizzato della canzone, che è stata irradiata dai microfoni prima dei recenti comizi di Tulsa e di Phoenix.

A pag. 12

Astensione record, rinasce il Front National
Francia, la Hidalgo si riprende Parigi
Crisi Macron: ora pensa al rimpasto

PARIGI Il sindaco di Parigi sarà ancora Anne Hidalgo: la socialista si aggiudica al ballottaggio il secondo mandato, battendo la candidata della destra Rachida Dati (sopra ai 30) e polverizzando l'ex ministra della Sani-



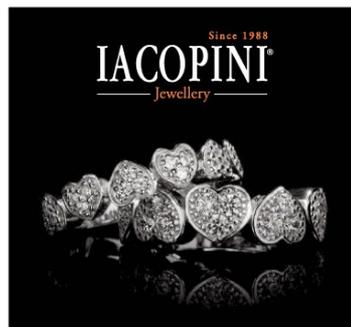
tà Agnès Buzyn, di En Marche (inchiodata al 15 per cento). Il dato però è anche la forte astensione: al ballottaggio in Francia oltre 60 per cento non si è presentato.

Pierantozzi a pag. 13

GEMELLI VOGLIA DI AFFARI

Buogiorno, Gemelli Roma festeggia San Pietro e Paolo, ricorda anche i gemelli Romolo e Remo, e voi siete parte di questa storia, con Venere nel segno e Marte in Ariete. Emozione splendida: l'odierno quadro astrale sembra davvero una riunione degli dei del Campidoglio, che hanno in Giove il massimo esponente ed è lui che governa la vostra fortuna. Siete amati anche da Saturno, farete affari. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno



* € 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 Tuttmercato € 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

del lunedì

LUNEDÌ 29 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna, la sindaca di Riccione

Pienone in spiaggia
«Sarà un'estate sicura e ricca di divertimento»

Barnabè e commento di Pandolfi a pagina 18



DOMANI IN REGALO
SPECIALE AGROECONOMY

ristora
INSTANT DRINKS

Bonus per i nonni che fanno i nonni

L'incentivo baby sitter si può usare anche per pagare i parenti che non vivono in casa ma che badano ai bambini Caos scuola, non sono a norma molti dei tremila edifici dismessi che il ministro vuole usare. Crisi, consumi al palo

Canò e servizi da p. 6 a p. 11

La sfiducia frena la ripresa

Al timone serve un comandante senza paura

Giuseppe Turani

La gente non spende e incrementa i depositi in banca. Uno psicologo vi direbbe che tutto questo significa solo una cosa: paura. Timore che a settembre le cose non saranno affatto tranquille o normali. Circola, come una malattia, la sensazione che il peggio non sia affatto alle nostre spalle, ma davanti, nei mesi che stanno arrivando. Prima l'autunno e poi l'inverno, e infine la nuova stagione. A istinto, la gente ritiene inevitabile che si debba attraversare un inverno dello scontento, ma non è sicura che dopo seguirà una primavera di smagliante bellezza, come scrivono i poeti. Ma non si tratta solo di un disturbo psicologico.

Segue a pagina 11

LA FOLLIA DEL PADRE CHE HA UCCISO I DUE FIGLI, PAESE INCREDULO LETTERE DEI VICINI E DEGLI AMICI DEI BIMBI: «SEMPRE CON NOI»

MA COME HA POTUTO

I gemelli Elena e Diego, avevano 12 anni



Calderola, Polidori, De Salvo e Rondoni alle pagine 2, 3 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna, giro di vite dell'Ausi

Lotta ai focolai, più controlli a sorpresa nelle aziende

Tempera in Cronaca

Casalecchio, la scuola

Doppi turni per le lezioni Il no del Salvemini

Mele in Cronaca

Bologna, in zona San Donato

Degrado e topi nel cantiere fermo da anni

Rosato in Cronaca



Intervista alla Milo: ho salvato la vita di un ragazzo

Il lockdown di Sandra «Indovina sui social»

Bogani a pagina 13



A Marassi Mihajlovic batte la 'sua' Samp

Milan, colpo per l'Europa Ma il Bologna lo insegue

Servizi nel Qs

SCRIVI **97546530151**
NELLA CASELLA VOLONTARIATO

Lega Italiana **sclerosi sistemica**
informati per informare.



SCLEROSI SISTEMICA 5X1000
RAGIONI PER LA DIAGNOSI PRECOCE

IL NOSTRO IMPEGNO È SOSTENERE LE PERSONE SIN DALL'INIZIO. TU METTICI LA FIRMA.

giugno **SCLEROSI SISTEMICA**
29 giornata mondiale

www.sclerosisistemica.info
tel. 02 89866586
help@sclerosisistemica.info





LUNEDÌ 29 GIUGNO 2020
IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXIV - NUMERO 25, COMMA 20/ B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it



**SAMPDORIA KO CON IL BOLOGNA: 1-2
ORA A LECCE NON PUÒ SBAGLIARE**

BASSO E FRECCERO / PAGINE 30 E 31



**SUPERERÀ PAOLO MALDINI
Buffon, contro il Genoa
record di presenze in A**

ODENINO / PAGINA 32

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 13
Economia-Marketing	Pagina 15
Genova	Pagina 16
Programmi-Tv	Pagina 25
Arte	Pagina 26
Sport	Pagina 30

LAVORI NELLE GALLERIE, IERI NUOVA GIORNATA DI CODE E PROTESTE

**Autostrade liguri,
chiusure di notte
fino al 3 luglio
Toti: «Una follia»**

Non del ministero dei Trasporti al blocco totale
Oggi primo stop sulla Voltri-Ovada tra le 22 e le 6

Chiusure notturne, da oggi al 3 luglio, sulle tratte autostradali liguri interessate dai controlli sulla tenuta delle gallerie. Con provvedimenti a scaglioni e per due o tre notti (i dettagli sono da definire), scatteranno gli stop sull'A26 per la tratta dall'allacciamento A10 a Ovada, sull'A12 tra Rapallo e Chiavari e tra Genova Est e l'allaccio A7, infine sull'A10 tra Arenzano e Varazze. La chiusura totale per l'intera giornata è stata vietata dal ministero nell'incontro di ieri: il blocco sarà dalle 22 alle 6. Però, se dovessero emergere dei problemi, la chiusura sarebbe prorogata fino alla risoluzione del problema.

Attorno ai provvedimenti, esplose lo scontro politico, con il presidente Toti che attacca: «Una follia».

MARI, MENDUNI E SCULLI / PAGINE 2-3

IL RACCONTO

Marco Menduni

«La mia notte da incubo
Più di sei ore in auto
per fare 100 chilometri»

Chiude l'autostrada senza preavviso e anche l'Aurelia diventa una trappola con code infinite nella notte tra sabato e domenica ne da Recco a Genova. Ma il caos è anche a ponente: «Sei ore per andare da Pietra Ligure a Sorì». Poche ore dopo il disastro si ripropone sulla A26 a causa di un incidente in un tratto a doppio senso: code lunghissime e automobilisti che abbandonano la macchina per prendere il sole a bordo strada.

L'ARTICOLO / PAGINA 3



Veicoli in coda sulla A10 ieri mattina tra Arenzano e Genova Voltri

PAMBIANCHI

**BONUS BABY SITTER A NONNI E ZII
Semplificazioni
Conte ha fretta:
«Il decreto
pronto giovedì»**

«Il decreto Semplificazioni è un passaggio fondamentale per il Paese», dice Conte. Giovedì l'esame in Consiglio dei ministri». SERVIZI / PAGINE 4-7



MATTARELLA A BERGAMO: RIFLETTERE CON RIGORE, ERRORI DA NON RIPETERE

MATTIOLI / PAGINA 9

LUNEDÌ TRAVERSO



In questo periodo sto leggendo molti romanzi storici ambientati nel Seicento. Secolo orribile, specialmente per le donne, che in tempi di restaurazione cattolica (non potevano scegliere se sposare l'uomo deciso dal padre e morire di parto, o farsi monache. Le poche donne libere e ribelli finivano al rogo come streghe. Questi romanzi riscattano le poche pittrici, architettrici, eroine dell'epoca, mostrando come il nostro maschilismo abbia stroncato migliaia di potenziali Galilee e Leonard. Perciò da mesi, come maschio occidentale bianco etero, mi cospargo il capo di cenere pensando al #metoo e alle statue degli stupratori abbattute e alle marce contro il razzismo. Ieri però sono andato su Net-

I RIMPIANTI DI LUCIA

CLAUDIO PAGLIERI

flix e ho guardato "365 giorni", film polacco primo in classifica in quasi tutto il mondo, con una netta (dicono) prevalenza di spettatrici. La trama: un giovane boss mafioso dal fisico scultoreo, fighissimo e ricchissimo, rapisce una manager polacca in vacanza col fidanzato (che la trascura), la imprigiona nel suo castello e le dà 365 giorni di tempo per innamorarsi di lui. Dentro c'è tutto: 50 sfumature di grigio, Bella e la Bestia, Pretty Woman, Eyes Wide Shut. La protagonista impiega forse 365 minuti a innamorarsi di questo maschio Alfa, che un po' la maltratta e un po' la protegge, le compra decine di vestiti e dopo averla legata al letto le dice "Ti sei... così forte che ti sentiranno urlare fino a Varsavia". Cosa si è persa Lucia, a non concedersi a Don Rodrigo.

30 GIUGNO, LA RICORRENZA



Gli scontri in piazza De Ferrari

**GENOVA 1960,
QUANDO LA PIAZZA
PRESENTÒ IL CONTO
ALLA POLITICA**

ANTONIO GIBELLI

Il 30 giugno 1960, giorno dello sciopero generale proclamato a Genova, un fiume di persone percorre via XX Settembre per protestare contro il governo Tambroni e la decisione del Msi di organizzare il suo congresso nella città medaglia d'oro della Resistenza. I manifestanti vengono investiti dall'urto della polizia e reagiscono tra il fumo dei lacrimogeni. Una battaglia finita con la disfatta della famigerata Celere di Scelba. Si apriva in prospettiva la strada per la cosiddetta "svolta a sinistra".

SERVIZI / PAGINE 26 E 27

DOMANI IN OMAGGIO

**Logistica e shipping
inserto speciale
di sedici pagine
con Il Secolo XIX**

È il settore che ha garantito all'Italia di resistere al lockdown. Lavoratori e aziende della logistica hanno dispiegato navi, treni, camion e aerei per garantire ai cittadini il regolare approvvigionamento di generi alimentari e di prima necessità, carburante, materiale sanitario. A questo settore è dedicato un inserto speciale di 16 pagine in omaggio domani con Il Secolo XIX.



Acquaio
Acqua a domicilio e non solo
A solo €17,50 5 cestelli di acqua naturale o gasata San Bernardo in regalo 4 Drop of Drinks assortite

389 4219402
040 4037021
www.acquadomiciliogenova.it

FARMACIA DELLAQUILA
Ginecologia Diretta in Azienda
Forniture Aziendali di Presidi Mascherine, Termoscanner, Guanti, Visiere, Detergenti.

prenotazioni: +39 010 509031
banco@farmaciadellaquila.it

**APERTO 7 GIORNI SU 7
H 8/21,00**
Via Giacometti 30/32R - 16143 Genova (GE)
farmaciadellaquila.net





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

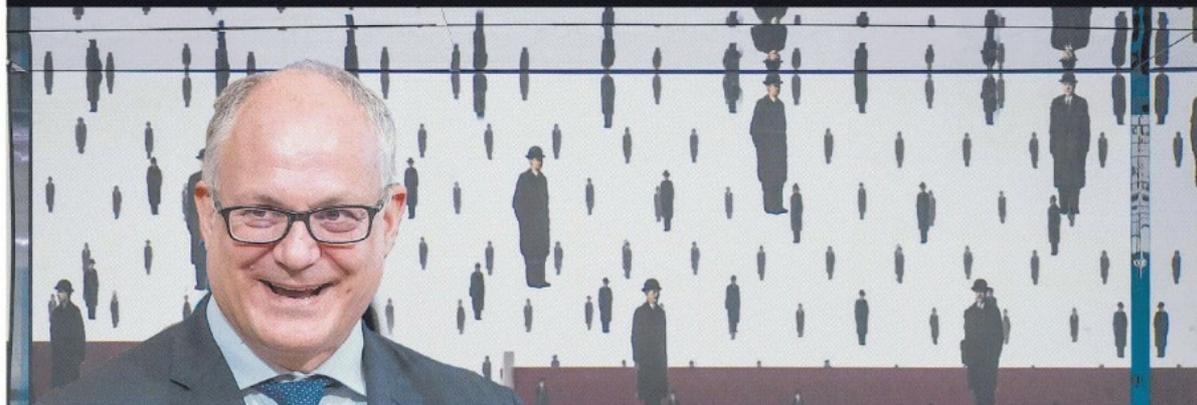
Lunedì 29 giugno 2020
Anno LXXVI - Numero 178 - € 1,20
Santi Pietro e Paolo

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 + Ciociaria 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

Dopo tutte quelle varate da Giuseppe Conte arriva emendamento Pd per regalarne una anche a Gualtieri

PIOVONO TASK FORCE



Il Tempo di Osho

La Roma vede il diavolo a S.Siro Vince il Milan e addio Champions



"Ah ma 'n era
'n' amichevole
estiva?"

Austini, Biafora e Carmellini alle pagine 20 e 21

DI FRANCO BECHIS

Durante la crisi da coronavirus il governo guidato da Giuseppe Conte ha nominato una ventina di task force per affiancarlo sia sulla emergenza sanitaria che su quella economica. Un piccolo esercito di quasi 500 tecnici consulenti. Nello stesso periodo ne sono nate altrettante a livello locale per affiancare soprattutto i presidenti delle Regioni. Open Polis a fine aprile aveva contato oltre 1.400 consulenti divisi fra miriadi di grandi e piccole task force. Qualcuna nel frattempo è cresciuta di componenti femminili, come quella guidata da Vittorio Colao, ma ha esaurito la sua funzione con la compilazione di un piano che nel giro di pochi minuti è stato buttato nel cestino. Come se non bastasse questa pioggia di consulenti che sono diventati status symbol del ministro o amministratore di turno, ecco nascere un'altra task force negli emendamenti di maggioranza del decreto rilancio. (...)

Segue a pagina 3

Ecco le modifiche al dl rilancio Sfratti bloccati e premi per i sanitari in prima linea

Caleri a pagina 2

Governo paralizzato sul Mes

Forza Italia avvisa il premier «Non faremo favori a Conte»

Di Nitto a pagina 4

La carica dei parlamentari migranti Con le ultime «uscite» M5s salgono a 100 i voltaggabba

Solimene a pagina 6

ALLARME AD AREZZO

Il gatto morde la padrona e muore di Lyssavirus malattia rara dei pipistrelli

Sbraga a pagina 8



Da Anzio a S. Marinella
Assalto a spiagge
e ristoranti al mare
Litorale esaurito
Verucci a pagina 12

Fuochi d'artificio
La Girandola alle 21
illumina il web
sul sito de Il Tempo
Conti a pagina 15

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

Voglio parlare di uno che sa fare il suo lavoro. Parlo di Rocco Casalino, che è un portavoce e ufficio stampa del Presidente del Consiglio Giuseppe Conte. Non c'è dubbio che, in questi anni, l'immagine di Conte è uscita bene sui giornali, in televisione e sui social. In parte il merito è anche di Rocco Casalino, che viene, però, da alcuni, in qualche modo, sminuito perché partecipò alla prima edizione del «Grande Fratello». Chiariamoci: quelli che partecipano al «Grande Fratello» non sono imbecilli. Rocco Casalino partecipò a quel «Grande Fratello» come ci partecipò Pietro Taricone, che poi, purtroppo, è morto.



IO Lavoro

Niente nonni e asili nido troppo cari? Ufficio addio

da pag. 41

• Anno 29 - n. 151 - € 3,00 - Ch.F. 4,50 - Sped. in abb. post. L. 1.10.1963/4084 - DCB Milano - Lunedì 29 Giugno 2020 -
 Con il decreto legge Bilancio a € 6,00 in più; con «Modello 730 e redditi 2020» a € 6,00 in più



TUTTE LE AZIENDE CHE ASSUMONO • a pag. 45

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

IL PRIMO GIORNALE PER PROFESSIONISTI E IMPRESE

Sette

Affari Legali

Studi legali, la consulenza va in onda con i webinar

da pag. 29

IN EVIDENZA

Guida all'emergenza virus/1 - Il nuovo obbligo di contraddittorio taglia i tempi dell'adesione. Al via dal 1° luglio
Liburdi-Sironi da pag. 2

Guida all'emergenza virus/2 - Accertamenti esecutivi no stop: la risoluzione 6 aiuta a superare le incertezze sui termini dei tributi locali
Trovato a pag. 9

Fisco - Nuovo regime premiale con possibilità di doppia scelta per il contribuente: le principali risposte delle Entrate sugli Isa
Bongi a pag. 10

Impresa - Srl fallita, risarcisce il sindaco perché non ha impedito l'evasione. La tesi della Cassazione
Ferrara a pag. 16

IO ONLINE Documenti - I testi delle sentenze tributarie commentati nella Selezione
 www.italiaoggi.it/docio/7

Incentivi a ricerca&sviluppo

Per il credito d'imposta basta che l'impresa innovi il ciclo di lavorazione o il prodotto. In arrivo anche contributi a fondo perduto per la digitalizzazione

L'incentivo per attività di ricerca e sviluppo delle imprese trova finalmente le nuove regole, da un lato. Dall'altro, per ottenere il credito d'imposta è sufficiente che l'impresa punti a innovare il proprio ciclo produttivo o prodotto rispetto a quanto fatto in precedenza. Il cosiddetto decreto «Transizione 4.0», approvato dal ministero dello sviluppo economico e registrato dalla Corte dei conti, ha specificato le attività da ritenere ammissibili per l'una o l'altra agevolazione.

Le aziende possono ottenere contributi a fondo perduto e finanziamenti a tasso agevolato per la digitalizzazione. I fondi disponibili ammontano a 100 milioni di euro.

Lorzi alle pagg. 4 e 7

Se non ora quando? Crescono i mutui per acquistare casa



Aiuti europei, non ci sono pasti gratis

DI MARINO LONGONI
 mlongoni@italiaoggi.it

Da mesi, al centro del dibattito politico e dell'azione diplomatica del governo ci sono gli aiuti europei, che dovrebbero dare una mano all'Italia a evitare il default quando esploderanno gli effetti economici del Coronavirus, cioè dopo l'estate. Gli strumenti sono molteplici. All'interno dell'esecutivo ci sono perplessità sui 37 miliardi del Mes, perché qualcuno teme di finire in un incubo come quello già sperimentato da Atene. Però il premier, Giuseppe Conte, ha già iniziato a celebrare una grande vittoria diplomatica in materia di Recovery fund, grazie al quale verrebbero elargiti al nostro Paese 153 miliardi, di cui 96 a fondo perduto, anche se in realtà l'accordo non è ancora stato trovato e comunque i soldi non arriveranno in tempi brevi. E poi c'è il Sure, i prestiti garantiti per finanziare la cassa integrazione, grazie ai quali dovrebbero arrivare altri 20 miliardi.

A sentire cordi Tg, sembra di essere a Natale. Ma in economia non esistono pasti

continua a pag. 3

SFIDA DIGITALE

Dopo il Covid-19 le banche sono a un punto di svolta, innovarsi o sparire

Tomasichio a pag. 5



JEANTET PASTICCERIA

Ordina su **www.jeantet.it**

Jeantet

LIQUORE DI CILIEGI

Jeantet

LIQUORE DI CILIEGI



LA NAZIONE

del lunedì

LUNEDÌ 29 giugno 2020
1,60 Euro

Empoli - Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



La famiglia Francescana

**L'appello da Assisi:
«Il vaccino anti Covid
sia gratuito per tutti»**

Servizio e commento di **padre Fortunato** a pagina 18



Toscana

**Voto regionale
Giani-Ceccardi
Alta tensione**

Caroppo a pagina 19



Bonus per i nonni che fanno i nonni

L'incentivo baby sitter si può usare anche per pagare i parenti che non vivono in casa ma che badano ai bambini Caos scuola, non sono a norma molti dei tremila edifici dismessi che il ministro vuole usare. Crisi, consumi al palo

Canò e servizi da p. 6 a p. 11

La sfiducia frena la ripresa

Al timone serve un comandante senza paura

Giuseppe Turani

La gente non spende e incrementa i depositi in banca. Uno psicologo vi direbbe che tutto questo significa solo una cosa: paura. Timore che a settembre le cose non saranno affatto tranquille o normali. Circola, come una malattia, la sensazione che il peggio non sia affatto alle nostre spalle, ma davanti, nei mesi che stanno arrivando. Prima l'autunno e poi l'inverno, e infine la nuova stagione. A istinto, la gente ritiene inevitabile che si debba attraversare un inverno dello scontento, ma non è sicura che dopo seguirà una primavera di smagliante bellezza, come scrivono i poeti. Ma non si tratta solo di un disturbo psicologico.

Segue a pagina 11

LA FOLLIA DEL PADRE CHE HA UCCISO I DUE FIGLI, PAESE INCREDULO LETTERE DEI VICINI E DEGLI AMICI DEI BIMBI: «SEMPRE CON NOI»

MA COME HA POTUTO

I gemelli Elena e Diego, avevano 12 anni



Calderola, Polidori, De Salvo e Rondoni alle pagine 2, 3 e 5

DALLE CITTÀ'

Empoli

Degrado e incuria I residenti chiedono più sicurezza

Servizio in **Cronaca**

Empoli

Il soccorso in tempo reale con i caschi-video

Servizio in **Cronaca**

Montelupo Fiorentino

Ladri in azione Ma i residenti li mettono in fuga

Servizio in **Cronaca**



Intervista alla Milo: ho salvato la vita di un ragazzo

Il lockdown di Sandra «Indovina sui social»

Bogani a pagina 13



Roma ko coi rossoneri. Vincono Napoli e Atalanta

L'Inter sbanca Parma Milan formato Europa

Servizi nel **QS**

SCRIVI **97546530151** NELLA CASELLA VOLONTARIATO

Leggo Italiano **sclerosi sistemica** informati per informare.

giugno **SCLEROSI SISTEMICA** 29 giornata mondiale

SCLEROSI SISTEMICA 5X1000 RAGIONI PER LA DIAGNOSI PRECOCE

IL NOSTRO IMPEGNO È SOSTENERE LE PERSONE SIN DALL'INIZIO. TU METTI LA FIRMA.

www.sclerosisistemica.info
tel. 02 89866586
help@sclerosisistemica.info





CLEMENTE L'OLIO BUONO VERAMENTE
www.clemente.shop

la Repubblica



CLEMENTE L'OLIO BUONO VERAMENTE
www.clemente.shop

Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 27 - N° 25

Lunedì 29 giugno 2020

Oggi con *Affari&Finanza*

In Italia € 1,50

IL DECRETO SUL LAVORO

“Cassa integrazione per tutto l’anno”

Intesa Pd-M5S: proroga del blocco dei licenziamenti e del rinnovo dei contratti a termine. Slitta la riforma La beffa dei navigator anti-disoccupazione: “Prendono lo stipendio, ma nessuno controlla cosa fanno”

Mappe

Conte, il virus della popolarità

di **Ivo Diamanti**

Da oltre due anni Giuseppe Conte è a capo del governo. Con maggioranze diverse. Prima, alla guida di un'alleanza fra M5S e Lega. Poi, dal settembre 2019, di una coalizione tra il M5S, il Pd e altre forze di centrosinistra. **● a pagina 8**

Il punto

Il prezzo dello stallo

di **Stefano Folli**

Nonostante i sondaggi, nei palazzi romani pochi credono che Conte resisterà a Palazzo Chigi fino all'inizio del 2022 quando si comincerà a eleggere il successore di Mattarella. **● a pagina 24**

Scambio tra Pd e Cinquestelle per prorogare fino alla fine dell'anno la cassa integrazione e lo stop ai licenziamenti: nel decreto anche la moratoria sui contratti a termine, mentre la riforma degli ammortizzatori sociali si farà in autunno, con la legge di Bilancio. Il caso dei navigator: avrebbero dovuto trovare un impiego ai fruitori del reddito di cittadinanza, ma non sono mai entrati in azione.

di **Conte, Patucchi e Ricciardi ● alle pagine 2, 3 e 4**

Inchiesta sul Movimento

Fughe, dissensi e Di Battista Viaggio nei tormenti dei 5 Stelle

di **Annalisa Cuzzocrea ● a pagina 7**

Omaggio alle vittime di Bergamo, nel mondo 10 milioni di contagi



▲ **Il discorso** Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella al cimitero monumentale di Bergamo

Mattarella: Covid, riflettere con rigore sugli errori

di **Paolo Berizzi e Gabriella Colarusso ● alle pagine 12 e 13**

Le idee

Quelle statue e il conflitto della memoria



Washington, la statua del presidente Jackson

di **Ezio Mauro**

Il problema è che le statue sono fisse, e la storia è in movimento. Questo sdoppiamento potrebbe spiegare da solo la crisi della memoria che il mondo occidentale sta vivendo, non riuscendo a mettersi d'accordo con se stesso e con il deposito della sua storia. Esattamente qui nasce la spinta ad abbattere i monumenti, rovesciarli, deturparli. Per decenni in molti Paesi il lascito storico – o meglio, il divenire della storia – è stato considerato un'eredità collettiva, un patrimonio comune, che aveva i suoi simboli condivisi, per convenzione rappresentati col monumento in un tratto della loro esistenza che riassume e condensa il momento della gloria civica, o artistica e letteraria. Questo naturalmente non significa che l'esistenza intera di quei personaggi sia monumentalizzabile, né che l'epoca in cui hanno vissuto sia da indicare nel suo insieme a modello civile per i posteri. **● continua a pagina 25**

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*FORTE: DATI IQVIA MARZO 2020

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

Formula 1

Carlos Sainz senior: “Mio figlio in Ferrari vincerà prima di me”

Carlos Sainz, 58 anni, con il figlio, 25

di **Massimo Calandri ● a pagina 35**

Il campionato della Fase 2

Avanti Milan e Inter, Roma in crisi E il calcio torna a essere passione

di **Giancarlo De Cataldo**

Dopo tre mesi senza calcio, niente affatto disintossicato, ma anzi perturbato e commosso mi sono piazzato davanti allo schermo pronto a soffrire (spesso) e a gioire (raramente). Come sempre. Beh, proprio come sempre no. Qualcosa di profondo, in realtà, è cambiato.

● **continua a pagina 24 con i servizi di Currò e Vanni ● alle pagine 30 e 31**

L'esultanza dei giocatori del Milan

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con DVD Eduardo € 11,40



I misteri del 1960 Disordini e morti La stagione tormentata di Tambroni

Elio Germano "Vivo di ideali e amo le persone sbagliate"



Calcio Buffon sorpassa Maldini Con il Genoa il record di gare in A



LA STAMPA



LUNEDÌ 29 GIUGNO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.176 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

Domani in edicola LE 100 STORIE DEL TOUR DE FRANCE CICLISMO EPICO

IL RICORDO DELLE VITTIME

Mattarella: "Bergamo cuore del Paese ferito Ora ripartiamo"

ALBERTO MATTIOLI INVIATO A BERGAMO



Mattarella con il sindaco di Alzano - P.7

L'OMS E IL CONFRONTO CON IL 1918

IL COVID NON È LA NUOVA SPAGNOLA

EUGENIA TOGNOTTI

«Covid come la Spagnola. Riprese ferocemente a settembre». L'affermazione ha la forza di un ipse dixit, dato il ruolo di chi l'ha pronunciata, il direttore aggiunto dell'Oms per le Iniziative strategiche, Ranieri Guerra. Nessuno, in questi mesi, aveva proposto un vaticinio così minaccioso stabilendo un parallelo con l'agghiacciante influenza del 1918, col suo spaventoso bilancio di decine di milioni di vittime intorno al mondo. Col coronavirus abbiamo firmato solo un fragile armistizio ma la guerra continua, e può riservarci una nuova temibile ondata, come avvenne con la pandemia influenzale del 1918. Il fatto è che la Spagnola non può rappresentare un "modello" del possibile andamento di Covid-19. Spiegare il perché richiede una non breve analisi delle acquisizioni sui vagabondaggi genetici del virus pandemico.

CONTINUA A PAGINA 19

DI MAIO IN PRESSING PER TAGLIARE LE IMPOSTE. PADOAN: SUBITO LA RIFORMA DELL'IRPEF

Semplificazioni, si cambia Ecco il decreto libera-Italia

Conte: "Giovedì Consiglio dei ministri, oggi arriva la svolta su Alitalia"

Sulle semplificazioni Palazzo Chigi cambia in corsa e stringe i tempi. Arriva il decreto libera-Italia che Conte vuole portare giovedì in Consiglio dei ministri. Il premier definisce questo appuntamento un "passaggio fondamentale" e annuncia: «Oggi arriva la svolta su Alitalia». In un'intervista a "La Stampa" l'ex ministro dell'Economia e deputato Pd, Pier Carlo Padoan, sollecita la riforma dell'Irpef: «È ormai uno strumento poco equo e trasparente».

BERTINI, CAPURSO, GIOVANNINI, LESSI, LONGO E SCHIANCHI - PP.2-5

LE OPINIONI

LE INCERTEZZE DELL'ITALIA

ATTIVARE IL MES PER ESSERE PIÙ CREDIBILI IN UE

VERONICA DE ROMANIS

«Sul Mes decide l'Italia». Questa è stata la reazione (piccata) del premier Conte all'intervista che Merkel ha dato a diversi quotidiani europei. -P.18

LA STRADA DELLA RIPRESA

LA RIDUZIONE DELLE TASSE NON FA MIRACOLI

STEFANO LEPRI

Da nessun abbassamento di una singola tassa possiamo sperare miracoli nel post virus. Troppo incerte sono le famiglie nello spendere, troppo incerte le imprese. -P.9

IL VOTO NELLE CITTÀ

Londa ecologista travolge la Francia Per Macron il giorno più nero

LEONARDO MARTINELLI



Anne Hidalgo rieletta a Parigi - P.15

L'ANALISI

I RITARDI DELLE DEMOCRAZIE

LOCENTE IN CERCA DI CORAGGIO

GIANNIRIOTTA

La sigla Pdb non è nota, eppure i potenti del mondo vorrebbero dare, ogni giorno, un'occhiatina al President's Daily Briefing che dal 1946, scritto a macchina per Truman, a oggi, formato digitale su richiesta di Obama, dettaglia al presidente le informazioni dello spionaggio Usa. Curato dall'onnipotente Odn, direttore National Intelligence, il Briefing, secondo uno scoop del New York Times, era aperto di recente da una notizia tragica: la sezione Unit 29155 del Gru, spionaggio militare russo, nota per seminare instabilità in vari paesi, Italia inclusa, paga taglie ai capi talebani, perché uccidano militari americani in Afghanistan, rallentando il processo di pace a Kabul. Trump, però, snobbò il Briefing, «lo leggono già il vicepresidente Pence e i generali» e quindi non avrebbe saputo confermare la sua portavoce del piano russo.

CONTINUA A PAGINA 19

Genova sempre più isolata: autostrade chiuse dalle 22 alle 6



Code e traffico paralizzato a Genova. Il blocco notturno per verificare l'agibilità di 16 gallerie

MARI, MENDINI E SCULLI - PP. 8-9

LA STORIA

Le toghe e i concorsi della malagiustizia

DOMENICO QUIRICO

Un ricorso, il primo, poi sono diventati decine: ma è lì che avviene per l'avvocato Pierpaolo Berardi la fusione tra due memorie, quella oggettiva, documentaria con quella per così dire personale, protustiana. Comincia così: «Io sottoscritto dottor avvocato Pierpaolo Berardi nato ad Asti il 10 ottobre 1964 sostenevo

LA TRAGEDIA DI GESSATE

L'ultima telefonata della mamma ai figli uccisi dal papà "Li ho salutati, sembravano felici"

MONICA SERRA - P.13

in data 20 -21- 22 maggio 1992 le prove scritte del concorso per uditor giudiziario. All'esito dei risultati degli scritti risultano non idoneo in tutte e tre le prove...». In calce, accanto alla firma, la data: 6 ottobre 1992. I 28 anni che seguono sono fiaba di ingiustizia contorta e di infinita proliferazione. Iliade di convulsi guerre di attrito in tribunali amministrativi, procure, Csm. -P.11

Advertisement for Sustenium Plus, an energy supplement. It lists ingredients like Creatina, Arginina, Vitamine, Beta Alanina, and Sali Minerali. It claims to be the most sold energy supplement in pharmacies.



PIMCO
pimco.it

RICHARD LESSER (BCG)
«NE USCIREMO,
MA LE IMPRESE
DEVONO MUOVERSI
IN FRETTA»

di **Daniilo Taino** 15



BOCCIA (LUISS)
«USIAMO IL CREDITO
D'IMPOSTA
PER INVESTIRE
SUI TALENTI»

di **Nicola Saldutti** 18

PREVIDENZA
RISCATTO AGEVOLATO
DELLA LAUREA,
QUANDO CONVIENE
(E CHI DEVE EVITARLO)

di **Carbone e Petrucciani** 46

PIMCO
pimco.it

Risparmio, Mercato, Imprese

L'Economia

LUNEDÌ
29.06.2020
ANNO XXIV - N. 25
economia.corriere.it

del **CORRIERE DELLA SERA**

**DEI 44 MILIARDI
DALL'EUROPA
USATI SOLO 18
PERCHÉ
NON SPENDIAMO
QUESTI SOLDI?**

Burocrazia e lacci clientelari bloccano il Fondo per la coesione, destinato ad aiutare le aree più disagiate, nel Meridione e non solo

di **Ferruccio de Bortoli**
Con articoli di **Alberto Brambilla, Dario Di Vico, Daniele Manca, Piergaetano Marchetti, Nicola Rossi, Isidoro Trovato e Marco Ventoruzzo** 2, 6, 25, 26, 27, 28



FILIPPO SUGAR
«INTESA CON UNIVERSAL
LA MUSICA?
ALTRO CHE CANZONETTE:
SIAMO UN'INDUSTRIA
DA ESPORTAZIONE»

di **Daniela Polizzi** 9

Filippo Sugar
chairman
della Sugar

LE ANALISI
**USCIRE DALLA CRISI
MA QUANTI VOLTI
HA LO STATO?**
di **Sabino Cassese e Alberto Mingardi** 4, 5

IL NUOVO «AD» DI **RENZO ROSSO**
**PIOMBINI (DIESEL):
ANCHE NELLA MODA
LA SVOLTA DIGITALE
È IRREVERSIBILE»**
di **Maria Silvia Sacchi** 8

PIAZZA AFFARI
I TITOLI DEL 20% L'ANNO
di **Adriano Barri** 49

DIAMO AI PROGETTI L'ECCELLENZA CHE MERITANO

Mitsubishi Electric ha realizzato per Flagship Hotel **Milano Verticale** sistemi per il riscaldamento e raffrescamento d'aria e produzione di acqua calda sanitaria.

Flagship Hotel **MILANO VERTICALE** (Milano)



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







Distribuito con il Corriere della Sera, non vendibile separatamente. Poste Italiane Sped. in A.P. D.L. 355/2003 conv. L.46/2004 art. 1 c.1 DCB Milano



Il Piccolo

Trieste

il braccio di ferro con i concessionari demaniali

Guerra dell' Imu in porto: il Comune perde con Samer

Seconda sconfitta del Municipio davanti alla Commissione tributaria provinciale dopo quella subita da Romani. In ballo il rimborso sugli anni 2004, 2005, 2011

Massimo Greco Non è più come una volta quando il Comune vinceva sempre. Adesso gli capita di soccombere e allora deve affidarsi ai giudizi di appello. È capitato con la Romani, si è ripetuto con Samer Seaports (già Terminal frutta Trieste): la Commissione tributaria provinciale (Ctp) ha dato ragione al terminalista che aveva impugnato il pagamento dell' Imu. Il contenzioso è ormai pluriennale, iniziato durante l' era cosoliniana e consolidato nella terza epoca dipiazzista: il Municipio ritiene che gli operatori portuali concessionari di beni demaniali debbano corrispondere l' imposta sugli immobili utilizzati all' interno del perimetro dello scalo. I concessionari la pensano in maniera radicalmente diversa e così si è acceso il confronto nelle sedi giudiziarie competenti, che sono la Commissione provinciale, quella regionale (Ctr) e in ultima istanza la Cassazione. In genere il Comune ha sempre portato a casa i tre punti, soprattutto avanti la Suprema Corte dove l' indirizzo prevalente sembra arridere alla parte pubblica. Le ultime due tornate, per cui la giunta ha deciso di appellare le sentenze avverse della Ctp, hanno invece avuto esito negativo dato che hanno vinto i concessionari, prima Romani e poi Samer. L' esecutivo municipale, in data 19 giugno, ha deliberato di incaricare per l' ennesima volta l' avvocato Caterina Corrado Oliva, socia dello studio genovese Uckmar, affinché ribalti in Commissione regionale il giudizio espresso dalla "provinciale" sul caso Samer. Il testo, illustrato dal vicesindaco Paolo Polidori, fa riferimento alla sentenza 228/2019, con cui sono state «parzialmente» accolte le tesi del ricorso presentato dal terminalista triestino, il quale chiedeva il rimborso dell' Ici versata negli anni 2004-2005-2011. Il Comune ha sempre tenuto barra dritta nei confronti dei concessionari, in quanto gli uffici finanziario-tributari hanno stimato che il gettito ammonti alla rispettabile cifra di 5 milioni di euro. Non a caso la delibera, che cita il parere espresso dallo studio Uckmar, sottolinea come «ottenere la conferma della debenza Ici può essere importante anche per i futuri sviluppi del più generale contenzioso tra Comune e concessionari demaniali». Più o meno ciò che già si scrisse in febbraio per motivare l' impugnazione della sentenza favorevole a Romani. Perché affidarsi all' avvocato Corrado Oliva? Perché la complessità della materia, le problematiche di natura catastale, l' evoluzione del quadro giuridico-normativo - riporta la delibera di Polidori - richiedono una competenza specifica che il legale genovese, da vent' anni impegnata su questi temi anche in qualità di docente universitaria, ha maturato. Avrà una parcella "tutto compreso" pari a 20.000 euro. Breve riepilogo delle puntate precedenti. Il Comune ha iniziato fin dal 2007 un' attività di verifica sul pagamento dell' Imu da parte dei concessionari demaniali in **porto**. Billitz, Pacorini, Grandi Molini, Maneschi, Parisi, GmT si sono ribellati. La discussione si attorciglia su una questione di classificazione catastale: se l' asset rientra nella categoria "D", trasformazione e stoccaggio delle merci, il Comune esige l' Imu. Se è in classe "E" (carico/scarico), il concessionario è salvo. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Pool di studi legali per l'area della Ferriera

Gli studi Borgna, Castaldi&partners, Munari Giudici Maniglio Panfili nella preparazione del secondo accordo di programma tra Arvedi, Icop Plt (Piattaforma logistica Trieste) e le parti pubbliche per la realizzazione di interventi di tutela ambientale e riconversione industriale dell'area Ferriera di Servola a Trieste. Giovanni Borgna e Andrea Bitetto, insieme a Livia Schizzerotto, general counsel, hanno affiancato il gruppo Arvedi, mentre Francesco Munari ed Enrico Castaldi hanno operato per il gruppo Icop. Nell'operazione, che ha un valore attorno ai 400 milioni di euro, sono intervenuti il Mise, il Mit, il ministero dell'Ambiente, oltre che l'Agenzia nazionale per le politiche attive del Lavoro, il Demanio, l'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale**, la Regione Friuli Venezia Giulia e il Comune di Trieste



Nel comprensorio della Ferriera un polo logistico a servizio del porto di Trieste

Siglato l' accordo di programma per l' attuazione del progetto di riconversione industriale Sabato a Trieste è stato firmato l' accordo di programma per l' attuazione del progetto di riconversione industriale del complesso siderurgico della Ferriera di Servola, nel quale lo scorso aprile è stato avviato lo smantellamento dell' area a caldo. L' intesa mira a rilanciare il comprensorio industriale dove sorgeva l' altoforno, spento nei mesi scorsi dopo 123 anni di attività. Obiettivo è quello di far nascere al suo posto un polo logistico a servizio del porto di Trieste e dell' economia del territorio. Il nuovo assetto dei terreni sarà formato dal consolidamento dell' investimento del gruppo Arvedi nel laminatoio a freddo per la parte industriale e dallo smantellamento e riconversione dell' area a caldo in un terminal portuale e ferroviario, collegato allo sviluppo della nuova Piattaforma Logistica, guidata dal gruppo Icop-PLT.

Si tratta in sostanza - ha spiegato l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** - di due aree equivalenti: quella privata, gestita attualmente da Arvedi, viene demanializzata e assegnata all' authority giuliana, con successiva concessione dei terreni a Icop-PLT, mentre quella attualmente pubblica viene ceduta ad Arvedi. In un' ottica di sviluppo portuale - ha precisato l' AdSP - va rilevato che sull' ex area a caldo si svilupperà il raccordo ferroviario della stazione di Servola, che potrà accogliere treni completi da 750 metri, nonché uno snodo autostradale diretto sulla Grande viabilità, ponendo le basi per il successivo avvio dei lavori del Molo VIII, previsto dal Piano Regolatore Portuale approvato nel 2016.

Gli interventi previsti dalla Icop, socia di Piattaforma Logistica Trieste, si concentreranno prevalentemente sulla bonifica e messa in sicurezza del perimetro, e verranno realizzati in tre fasi, non appena saranno portate a termine da Arvedi le attività di smantellamento di tutti gli impianti e i materiali ferrosi. A fronte di una concessione di 26 anni da parte dell' AdSP, l' investimento complessivo di Icop-PLT sarà di circa 127 milioni di euro. L' acquisto dei terreni di Arvedi da parte di Icop-PLT, avrà un valore di circa 21 milioni di euro. Gli anni previsti per la riconversione sono cinque, con una suddivisione in tre fasi distinte, e un valore di 98 milioni. Il nuovo terminal logistico verrà dotato di due gru e di altre attrezzature di banchina, con un investimento di sette milioni di euro. L' AdSP ha evidenziato le prospettive per l' occupazione: al termine dei lavori di messa in sicurezza permanente dell' area a caldo della Ferriera - ha spiegato l' ente - saranno più di 100 le persone utilizzate nell' attività di sviluppo logistico del comprensorio. Gli addetti dell' attività logistica per la siderurgia potranno essere impiegati immediatamente per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali conto terzi per l' approvvigionamento di materia prima (rottame, ghisa, minerali di ferro), sia a servizio del gruppo Arvedi, sia per la spedizione via mare dei prodotti finiti destinati al Mediterraneo e Medio Oriente. L' AdSP ha specificato che, inoltre, gli eventuali step successivi del progetto, che includono la realizzazione del Molo VIII, prevedono l' impiego di altre centinaia di addetti, rappresentando una delle prospettive di lavoro più rilevanti per il futuro della città di Trieste. «L' accordo di programma per la Ferriera di Servola - ha sottolineato il commissario dell' AdSP dell' **Adriatico Orientale**, Mario Sommariva - deve essere inteso come il passaggio epocale verso una fase di nuova industrializzazione del nostro territorio. Trieste dimostra di essere una moderna città proiettata verso uno sviluppo avanzato e sostenibile, poiché porto e industria sono un binomio inscindibile. Non è possibile pensare ad una prospettiva di sviluppo e crescita dell' occupazione se entrambi i settori non si sviluppano contestualmente. L' authority giuliana con questa operazione riesce nello scopo di salvaguardare integralmente i lavoratori, risanando



Informare

Trieste

l'ambiente e creando nuove prospettive per le generazioni future». «Remando tutti nella stessa direzione - ha evidenziato il presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga - siamo riusciti a sbloccare una situazione ferma da oltre vent'anni, garantendo la salute dei cittadini, tutelando l'occupazione e offrendo opportunità di sviluppo in ambito logistico. La chiusura dell'area a caldo, che è il primo passo per la riqualificazione del sito e segna l'avvio di una era per Trieste, non avrebbe potuto concretizzarsi senza un'azione a difesa del lavoro e una prospettiva industriale rivolta al futuro».

Riconversione industriale per la Ferriera

Sommariva: un passaggio epocale per la città di Trieste, il suo porto e il territorio

Vezio Benetti

TRIESTE Riconversione industriale per la Ferriera di Servola. Una giornata storica per Trieste. L'accordo mira a rilanciare il comprensorio industriale dove sorgeva l'altoforno della Ferriera, spento nei mesi scorsi, dopo 123 anni di attività. Obiettivo è quello di far nascere al suo posto un polo logistico a servizio del porto e dell'economia del territorio. Erano presenti all'evento, ospiti del Prefetto Valerio Valenti, le istituzioni e le parti private coinvolte nell'accordo, il ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli, il presidente della Regione Massimiliano Fedriga, il sindaco Roberto Dipiazza, il commissario della AdSp del mar Adriatico orientale Mario Sommariva, l'Agenzia del demanio oltre ai rappresentanti di Arvedi, gruppo di Cremona proprietario dell'acciaiera e Icop-Plt pool concessionario della piattaforma logistica. Il nuovo assetto dei terreni sarà formato dal consolidamento dell'investimento del gruppo Arvedi nel laminatoio a freddo per la parte industriale, e dallo smantellamento e riconversione dell'area a caldo in un terminal portuale e ferroviario, collegato allo sviluppo della nuova piattaforma logistica, guidata dal gruppo Icop-It. Si tratta in sostanza di due aree equivalenti: quella privata, gestita attualmente da Arvedi, viene demanializzata e assegnata all'Authority giuliana, con successiva concessione dei terreni a Icop-Plt, mentre quella attualmente pubblica viene ceduta ad Arvedi. In un'ottica di sviluppo portuale, va rilevato che sull'ex area a caldo, si svilupperà il raccordo ferroviario della stazione di Servola che potrà accogliere treni completi da 750 metri, nonché uno snodo autostradale diretto sulla Grande viabilità, ponendo le basi per il successivo avvio dei lavori del Molo VIII, previsto dal Piano regolatore portuale, approvato nel 2016. Gli interventi previsti dalla Icop, socia di Piattaforma Logistica Trieste, si concentreranno prevalentemente sulla bonifica e messa in sicurezza del perimetro, e verranno realizzati in 3 fasi, non appena saranno portate a termine da Arvedi le attività di smantellamento di tutti gli impianti e i materiali ferrosi. A fronte di una concessione di 26 anni da parte dell'Authority giuliana, l'investimento complessivo di Icop-Plt sarà di circa 127 milioni di euro. L'acquisto dei terreni di Arvedi da parte di Icop-Plt, avrà un valore di circa 21 milioni di euro. Gli anni previsti per la riconversione sono 5, con una suddivisione in 3 fasi distinte, e un valore di 98 milioni. Il nuovo terminal logistico verrà dotato di 2 gru e di altre attrezzature di banchina, con un investimento di 7 milioni di euro. Importanti soprattutto le prospettive per l'occupazione. Al termine dei lavori di messa in sicurezza permanente dell'area a caldo della Ferriera, più di 100 saranno le persone utilizzate nell'attività di sviluppo logistico del comprensorio. Gli addetti dell'attività logistica per la siderurgia potranno essere impiegati immediatamente per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali conto terzi per l'approvvigionamento di materia prima (rottame, ghisa, minerali di ferro), sia a servizio del gruppo Arvedi, sia per la spedizione via mare dei prodotti finiti destinati al Mediterraneo e Medio Oriente. Per il commissario del porto di Trieste, Mario Sommariva l'Accordo di programma per la Ferriera di Servola, deve essere inteso come il passaggio epocale verso una fase di nuova industrializzazione del nostro territorio. Trieste dimostra di essere una moderna città proiettata verso uno sviluppo avanzato e sostenibile, poiché porto e industria sono un binomio inscindibile. Non è possibile pensare ad una prospettiva di sviluppo e crescita dell'occupazione rimarcata Sommariva se entrambi i

The screenshot shows the article's layout on the website. At the top, there's a navigation bar with 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCHI' and social media icons. Below is the article title 'Riconversione industriale per la Ferriera' and a sub-headline 'Sommariva: un passaggio epocale per la città di Trieste, il suo porto e il territorio'. A photo shows several men in suits signing a document. To the right, there's a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo e-mail', and a 'RISPONDI' button. Below the photo, there's a 'PUNTI' section with a list of key points. The sidebar on the right contains 'ULTIME' news items, including 'Riconversione Industriale per la Ferriera' and 'Accordo AdSp dello Stretto e MARC'.

settori non si sviluppano contestualmente. L'Authority giuliana con questa operazione riesce nello scopo di salvaguardare integralmente i lavoratori, risanando l'ambiente e creando nuove prospettive per le generazioni future. Va rilevato che gli eventuali step successivi del progetto, che includono la realizzazione del Molo VIII, prevedono l'impiego di altre centinaia di addetti, rappresentando una delle prospettive di



Messaggero Marittimo

Trieste

lavoro più rilevanti per il futuro della città di Trieste. L'accordo siglato conclude infine Sommariva costituisce un esempio virtuoso di collaborazione e sinergia istituzionale. Trieste è un esempio per tutto il Paese in una fase difficile come quella attuale.

Il Piccolo

Trieste

L'apertura fra un mese per i soci del sodalizio velico. Prevista anche la balneazione

L' Antica Diga rinasce "sportiva" sotto le insegne della Lega navale

Il ritorno Più o meno fra un mese la Diga foranea potrà ripopolarsi di persone. Di soci, in particolare, dello storico circolo nautico Lega navale. La società velica con sede sul molo Fratelli Bandiera sta lavorando per ridare vita allo stabilimento balneare abbandonato da quattro anni in mezzo al golfo di Trieste. L'obiettivo è, una volta racimolati i fondi necessari, quello di avviare una scuola permanente di pesca e vela dedicata anche a persone diversamente abili. Indispensabili per il decollo del progetto sono almeno 100 mila euro, che il sodalizio nautico sta cercando di reperire attraverso la generosità di enti pubblici e privati e la sede centrale di Roma. Intanto, proprio nelle scorse settimane, è stata ottenuta da parte dell' **Autorità portuale** la conferma della concessione quadriennale, dopo un periodo provvisorio di un anno in cui la Lega navale ha pagato un canone di mille euro al mese, che in questo caso è inferiore del 50% rispetto a una gestione con fini commerciali. I lavori da fare non mancano. Il presidente Pierpaolo Scubini e soci hanno già iniziato i primi interventi lo scorso inverno, quando sono andati a mettere un po' in ordine sulla Diga. Ma il passo più complicato e decisivo per la ripartenza è legato al riavvio dell' impianto fognario per il quale serve una ditta specializzata. Da lì tutto sarà più facile. Con i riallacciamenti delle diverse utenze sarà così poi possibile rendere fruibile la Diga ai 500 soci della Lega navale, che inizialmente potranno prendere il sole e attraccare le barche. «Ho già chiesto il parere ai diversi enti che dovrebbero darci l' ok per alcuni servizi - spiega il presidente della Lega navale Scubini -. A parole, per ora, sembra sia tutto a posto, ma adesso dovremo muoverci per gli accordi scritti». L' obiettivo è poter permettere la balneazione e l' attività di vela e pesca. Per ripristinare l' intera Diga ci vorrebbe «qualche milionata di euro», spiega Scubini, ma al momento non c' è l' intenzione di avviare una ristrutturazione così complessa e costosa. L' importante è invece ripartire per riuscire poi a dare vita all' attività sportiva. La Diga comunque sarà riservata ai soci, che per statuto sono praticamente gli unici a poter fruire delle aree del circolo. In futuro c' è l' intenzione di aprire le attività al resto della città. Per il momento ne potranno beneficiare inoltre gli ospiti dei soci e gli affiliati della Federazione italiana vela e della Federazione Italiana Pesca sportiva ed Attività subacquee grazie al principio di reciprocità di tessera. Quanto al bar e al ristorante, non ci sono le condizioni al momento per ripristinarli, anche se le attrezzature non mancano. Come si ricorderà, l' Antica Diga è chiusa dal 2016: la concessione era stata revocata alla fine di ottobre dello stesso anno. E da allora, lì è rimasto tutto abbandonato con diverse controversie giudiziarie legate alla gestione degli ultimi anni. La struttura (l' area di pertinenza ha una superficie complessiva di 15.700 metri quadrati) aveva iniziato la sua attività nell' estate del 2006. --B.M.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL DIBATTITO

Offshore per le navi Martini contro Baretta «Ipotesi assurda»

"Fuoco amico" nel centrosinistra che sfida Brugnaro alle comunali. Il candidato indipendente Giovanni Andrea Martini, e che ha lasciato il Pd, attacca il candidato del centrosinistra, il sottosegretario Pier Paolo Baretta. Martini ieri ha etichettato la posizione di Baretta e del Pd sul tema sempre caldo delle grandi navi, col termine «effetto seppia». Polemica che nasce dalle parole di Baretta a favore di un **porto** d'altura, in mare, per allontanare le grandi navi dalla laguna. «Come dire: per risolvere i problemi di un pianeta che abbiamo ormai devastato, andiamo a vivere sulla luna o su un'altra galassia. Ci vorrà un po' di tempo, ma, 5, 10, 50 anni cosa sono? L'importante è avere chiaro l'obiettivo fin da oggi. Per le grandi navi, cioè, la soluzione è quella di continuare così, devastando la laguna e la vita delle persone per 5, 10, 50 anni quando avremo ideato, progettato, costruito un **porto** d'altura», contrattacca Martini. «Baretta ci dice che è d'accordo sulle navi fuori della laguna, basta solo attendere qualche lustro. Un po' come veniva promessa l'acqua ai contadini di Fontamara di Ignazio Silone. Qualsiasi soluzione "provvisoria" è consentita. Qualsiasi attacco alla laguna con la devastazione e l'allargamento dei canali, tanto si tratta solo di 5, 10, 50 anni. È questo l'effetto seppia del Pd: dice una cosa, per portare avanti esattamente l'opposto. Giocare sulle parole può essere divertente, ma giocare sulla buona fede delle persone è proprio inqualificabile». Il candidato di "Tutta la città insieme" aumenta la frattura col Pd. Ricorda un incontro al **Porto** con Musolino, l'assessore Venturini, l'assessore regionale De Berti e Baretta. «In quella sede l'accordo era strettissimo. Dal Comune, alla Regione, al governo nazionale: dobbiamo scavare di più. Magari non nuovi canali, ma scavare di più, perché le navi sono sempre più grandi», attacca. Poi la stoccata finale. «Vien da pensare che Brugnaro e Baretta vogliano la stessa cosa. Usano solo linguaggi differenti». Chi pensa nel Pd che un riavvicinamento con Martini sia prossimo, si deve ricredere. Polemizza con Baretta anche il deputato leghista veneziano Alex Bazzaro che imputa al politico e al governo Conte di «essere nemico di Venezia. Baretta si presenta come candidato sindaco, ma volta le spalle alle necessità di interventi per la tutela della città e della laguna», dice Bazzaro che si è visto bocciare un emendamento al DI Rilancio per il rifinanziamento, con 300 mila euro per il biennio 2020-21, del fondo per le opere per la salvaguardia di Venezia. --m.ch.



Porto d'altura soluzione alle grandi navi, Martini: «Fumo negli occhi»

Il presidente di Municipalità e candidato sindaco replica al sottosegretario e candidato primo cittadino del Pd Pier Paolo Baretta intervenuto sabato sul tema

Un porto d'altura, non troppo distante dalla costa, come soluzione per non perdere la competitività nei traffici con l'est Europa, nell'alto Adriatico, e come possibile soluzione alle grandi navi da crociera, in alternativa all'off shore. Ne ha parlato sabato il sottosegretario all'Economia e candidato sindaco per Venezia alle comunali 2020, Pier Paolo Baretta. Per l'altro candidato a primo cittadino della città lagunare, della lista Tutta la città insieme, Giovanni Andrea Martini, la soluzione è ad «effetto seppia». «Come dire - scrive Martini - per risolvere i problemi di un pianeta che abbiamo ormai devastato, andiamo a vivere sulla luna o su un'altra galassia. Ci vorrà un po' di tempo, 5, 10, 50 anni - ma intanto? Si chiede -. Baretta ci dice che è d'accordo sulle navi fuori della laguna, basta solo attendere qualche lustro. Qualsiasi soluzione "provvisoria" è consentita. Qualsiasi attacco alla laguna con la devastazione e l'allargamento dei canali, tanto si tratta solo di 5, 10, 50 anni. Il Pd - continua - dice una cosa, per portare avanti esattamente l'opposto». Martini scrive di aver partecipato qualche mese fa a un incontro organizzato dall'Autorità portuale. «Relatori erano il presidente del Porto **Pino**

Musolino, l'assessore Simone Venturini, che faceva le veci del sindaco Brugnaro, l'assessore regionale Elisa De Berti e a rappresentare il governo Pier Paolo Baretta. In quella sede l'accordo era strettissimo. Dal Comune, alla Regione, al governo nazionale: dobbiamo scavare di più. Magari non nuovi canali, ma scavare di più, perché le navi sono sempre più grandi. E non preoccupiamoci troppo di qualche scalmanato ambientalista e della laguna, in fondo l'ultima acqua alta di novembre è stata solo un episodio che chissà quando si potrà ripetere. Vien da pensare che Brugnaro e Baretta vogliano la stessa cosa. Usano solo linguaggi differenti. Credo sia arrivato il momento di smettere di vendere fumo e dire la verità ai cittadini. Occorre nero su bianco».

VENEZIA TODAY Politica

Porto d'altura soluzione alle grandi navi, Martini: «Fumo negli occhi»

Il presidente di Municipalità e candidato sindaco replica al sottosegretario e candidato primo cittadino del Pd Pier Paolo Baretta intervenuto sabato sul tema

La redazione
28 giugno 2020 16:42

i più letti di oggi

- 1 La consegna estenuante dal Pd parte della cosa
- 2 Questo Baretta, dimesso l'incarico di sottosegretario all'Economia, ha deciso di candidarsi alle comunali del 2020
- 3 Martini: «L'ultima soluzione alle grandi navi. Martini: «Fumo negli occhi»

Qualche lustro

«Come dire - scrive Martini - per risolvere i problemi di un pianeta che abbiamo ormai devastato, andiamo a vivere sulla luna o su un'altra galassia. Ci vorrà un po' di tempo, 5, 10, 50 anni - ma intanto? Si chiede -. Baretta ci dice che è d'accordo sulle navi fuori della laguna, basta solo attendere qualche lustro. Qualsiasi soluzione "provvisoria" è consentita. Qualsiasi attacco alla laguna con la devastazione e l'allargamento dei canali, tanto si tratta solo di 5, 10, 50 anni. Il Pd - continua - dice una cosa, per portare avanti esattamente l'opposto».

Gli escavi

Martini scrive di aver partecipato qualche mese fa a un incontro organizzato dall'Autorità portuale. «Relatori erano il presidente del Porto Pino Musolino, l'assessore Simone Venturini, che faceva le veci del sindaco Brugnaro, l'assessore regionale Elisa De Berti e a rappresentare il governo Pier Paolo Baretta. In quella sede l'accordo era strettissimo. Dal Comune, alla Regione, al governo nazionale: dobbiamo scavare di più. Magari non nuovi canali, ma scavare di più, perché le navi sono sempre più grandi. E non preoccupiamoci troppo di qualche scalmanato ambientalista e della laguna, in fondo l'ultima acqua alta di novembre è stata solo un episodio che chissà quando si potrà ripetere. Vien da pensare che Brugnaro e Baretta vogliano la stessa cosa. Usano solo linguaggi differenti. Credo sia arrivato il momento di smettere di vendere fumo e dire la verità ai cittadini. Occorre nero su bianco».

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Zinola, il progetto per la libera attrezzata fermo nei cassetti dell'Autorità portuale

Stanziate 800 mila euro già nel 2017 per mettere in opera docce, bagni e spogliatoi: ma del piano si sono perse le tracce

Silvia Campese / SAVONA Nell' estate più complicata degli ultimi decenni, tra distanziamento sociale e rischio affollamenti, torna attuale a Savona l' urgenza di sistemare i tratti di spiaggia libera con servizi pubblici per i cittadini. Con particolare attenzione al tratto di Zinola, tra la nuova passeggiata e il palazzetto dello sport, dove esiste da anni un progetto già approvato e finanziato dall' **Autorità portuale**, ma mai realizzato. A chiedere chiarimenti sul continuo rinvio È Elisa Di Padova, capogruppo Pd in consiglio comunale, che ha presentato un' interpellanza, che verrà discussa domani in consiglio comunale, proprio sul futuro del tratto di arenile. La vicenda È lunga e risale a quattro anni fa quando, su decisione dell' allora **Autorità portuale** di Savona, vennero rimosse le baracche che occupavano parte del demanio marittimo. 'In tale circostanza o dice Di Padova- l' ente si era impegnato a realizzare una struttura sulla spiaggia, collegata alla rete fognaria con servizi igienici, docce e spogliatoi per la spiaggia libera e una struttura a scopo sociale e aggregativo anche con un piccolo bar». Un progetto che, per diverso tempo, era stato seguito dal vicesindaco Massimo Arecco, che aveva presentato i dettagli del piano, in occasione della "giunta itinerante", che si era svolta a Zinola un paio di anni fa. Ricovero barche, all' altezza del palazzetto, da dare in gestione a una associazione, che si occupasse, con una convenzione, anche dei bagni e delle docce per la spiaggia libera, era l' indicazione generale al tempo. A far sperare che le cose andassero in porto in tempi ragionevoli era stato l' inserimento del progetto, in forma definitiva, all' interno del Piano Operativo Triennale 2017-2019 dell' **Autorità Portuale** di **Sistema**. 'Nel documento o dice Di Padova- si parlava di "Realizzazione di un edificio servizi ad uso pubblico nella spiaggia di Zinola" con 800 mila euro a bilancio. Il tempo, però, È passato e dell' intervento non c' È traccia. Oggi, lo stesso progetto ricompare nel Piano operativo 2019-2021. Con la difficile situazione gestionale delle libere savonesi emerge con più forza quanto sarebbe stato importante avere sistemato quella zona, assai frequentata. Chiediamo, a questo punto, che cosa abbia impedito, nel corso degli ultimi anni, la realizzazione di un' opera prevista e finanziata e, soprattutto, quali richiami formali siano stati avanzati dall' amministrazione comunale all' **Autorità** di **Sistema**». A rispondere È stato l' assessore ai Lavori pubblici, Piero Santi. 'In più occasioni o dice- il sindaco e gli assessori hanno sollecitato l' **Autorità Portuale** sul tema. Purtroppo, però, anche a causa della centralizzazione su Genova dell' ente, i tempi si sono allungati ed È stata garantita priorità ad altre progettazioni. Il Comune non ha poteri e responsabilità in tale ambito. Ci impegneremo, comunque, a sollecitare nuovamente la realizzazione dell' opera».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Bucci chiama Conte: Genova diventi la prima Città -Porto

Finanziare con i recovery funds la realizzazione sotto la Lanterna del primo porto italiano di dimensione europea. Blindandolo dai veti incrociati, dall'inerzia, dal consociativismo e dalla politica al ribasso attraverso una legge speciale declinata sulla semplificazione non solo negli appalti ma anche rispetto alle norme che regolano oggi la controversa gestione delle Autorità portuali. » il "Modello Genova -bis" che prolungherebbe nel tempo i poteri commissariali applicati per il Ponte Morandi e che soprattutto, trasformando il dramma dell'emergenza in irripetibile opportunità, consentirebbe al Paese di alzare lo sguardo verso un orizzonte concreto e possibile, ispirandosi all'assetto territoriale e alle organizzazioni economico-sociali del Nord Europa.

» un progetto costituente che ripropone l'idea di "Città -Porto". Il sindaco di Genova, Marco Bucci, ne ha già discusso a più riprese con il premier Conte. Perché un Modello Genova rivisitato può rivoluzionare davvero scenari e prospettive: i porti italiani, che messi insieme fanno metà Rotterdam e sono inchiodati da gestioni burocratiche disarmanti, possono diventare una soluzione per l'Europa attraverso Genova. Lo spazio di manovra È ristretto, i

problemi legati alle infrastrutture devastanti, il tempo in scadenza, l'occasione più unica che rara. Investire forte su Genova garantirebbe al governo e all'Italia un moltiplicatore di ricchezza e lavoro. Obiettivo È la conquista dei mercati forti del Nord Italia, della bassa Germania e della Francia usando i tunnel svizzeri e il Frejus. Per fare di Genova il porto a sud dell'Europa - l'unico possibile - occorre un'alleanza euromediterranea che la drammatica contingenza potrebbe favorire tra Italia, Francia, Svizzera e Germania. Un Consorzio formato dal cuore dell'Europa che promuove traffici e infrastrutture e si avvale delle migliori imprese. Il bene comune sembra tornare dunque al centro del dibattito. Del resto mai come oggi il mondo sociale ed economico chiede sburocratizzazione, velocità di esecuzione, decisionismo, abolizione di norme paleolitiche, trasparenza, efficienza e produttività. Un gioco di squadra senza più sgambetti ed egoismi. Ma lo scenario in cui si sviluppano i contatti tra Palazzo Chigi e Tursi non È rassicurante. Bastano pochi esempi. L'Interporto di Alessandria, inserito nella visione di Bucci come una delle attività strategiche da sviluppare al servizio dei porti e dei grandi operatori, È vivo solo sulla carta. Uirnet, la società pubblica cui È demandata la gestione della logistica italiana, si prende 18 mesi di tempo per il progetto dell'Interporto, finanziato per 2 milioni di euro attraverso le risorse della Legge Genova. C'È da restare allibiti. Ai sindaci di Genova, Alessandria e Novi Ligure (aree che godrebbero di grandi ricadute occupazionali) sarebbero bastati tre mesi e due buoni consulenti per far decollare l'iniziativa. Poi c'È la Culmv, che sembra ancora incapace di cogliere le opportunità, mettendo in sicurezza lavoro e bilancio. E infine le grandi manovre che già agitano il retrobottega dei partiti intorno alla presidenza di Palazzo San Giorgio, anticipando la bagarre che si scatenerà a novembre, alla scadenza del mandato di **Paolo Emilio Signorini**. Un quadro sconsolante. Togliere entusiasmo e motivazioni alla parte sana del lavoro e dell'imprenditoria È quanto di peggio si possa escogitare in questa stagione drammatica.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Tra pochi giorni ricomincia il processo bis per la strage di Molo Giano. Gli armatori avviano processo civile, in gioco il conto della ricostruzione

Torre Piloti, i Messina fanno causa 'L'Authority paghi 8,5 milioni'^a

I destini di due processi paralleli si giocheranno nei prossimi mesi. Tra pochi giorni, il primo di luglio, si terrà la prima udienza post Covid del dibattimento per la progettazione della Torre Piloti, che vede imputati in primo grado ex dirigenti dell' **Autorità Portuale**, Capitaneria di Porto e tecnici, sotto accusa per il posizionamento della struttura a filo banchina. Il 16 ottobre la Cassazione deciderà invece le sorti degli imputati nel processo principale per la strage della Torre Piloti: l'ex comandante della Jolly Nero e i più alti ufficiali della nave della compagnia Messina, già condannati in primo e secondo grado. E non è un caso che proprio adesso la compagnia Messina, dopo aver acquisito gli atti del processo bis, abbia mosso un contrattacco in sede civile: una richiesta di risarcimento da 8 milioni e mezzo di euro allo Stato, all' **Autorità Portuale**, Capitaneria di Porto e ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, chiamati a partecipare ai risarcimenti (che finora ammontano a circa 20 milioni di euro), sulla base della nuova imputazione della Procura. La vera partita, tuttavia, non sono tanto gli indennizzi ai familiari delle vittime (risarcite quasi tutte a eccezione di due famiglie, che hanno rifiutato l'offerta della Messina e sono usciti dal processo penale); il vero nodo ruota intorno alle spese per la ricostruzione della nuova struttura. » ancora presto per fare previsioni sull'azione civile intentata dalla società, che sicuramente riceverebbe un assist dalla giustizia se venisse provato che non ci sono solo responsabilità da parte di chi ha sbagliato la manovra, ma anche di chi ha progettato l'edificio in quel modo, con protezioni e sicurezza insufficienti. L' **Autorità Portuale**, con un'azione di autotutela, ha messo in mora i suoi ex dipendenti. Mentre negli ultimi mesi si è materializzata un'altra grana legale: Generali, colosso che assicura tanti (se non tutti) i soggetti coinvolti in questa vicenda - la Compagnia Messina, i Piloti del Porto e pure le spese degli imputati dell' **Autorità Portuale** nel processo bis - ha fatto causa alla stessa **Autorità Portuale**, per chiedere mezzo milione per le Pilotine dei Piloti del Porto perse nell'incidente. Al tempo stesso, gli ex funzionari pubblici, hanno preferito pagarsi da sé propri avvocati. In questo contesto di grande confusione, la nuova partita riguarderà il conto finale, la ricostruzione. E questi primi movimenti, anticipano una battaglia finale tra privati e enti pubblici, che si annuncia epocale. M. GRA.



Crollo Torre Piloti, Messina fa causa all' Autorità Portuale: corresponsabile per la collocazione

La compagnia Messina ha citato per otto milioni e 822mila 600 euro l' Autorità Portuale, la Capitaneria di Porto e il Ministero delle Infrastrutture. Secondo la società di terminalisti e armatori questi enti devono condividere i risarcimenti pagati da Messina per il crollo della Torre Piloti, abbattuta nel maggio 2013 dalla nave Jolly Nero. I risarcimenti pagati ai parenti delle nove vittime della tragedia e ad altri enti e soggetti ammontano a circa 19 milioni. L' Autorità Portuale in queste ore, per premurarsi da eventuali risarcimenti, ha mandato 12 lettere di messe in mora. I destinatari sono gli imputati del processo bis, ossia quello che contesta la scelta di costruire la Torre - nei primi anni '90 - a filo di banchina e senza protezioni. Il processo mercoledì entrerà nel vivo con l' inizio della requisitoria del pm. Gli imputati, nonché destinatari della messa in mora, sono ex dirigenti dell' Autorità (all' epoca Consorzio Autonomo) come Fabio Capocaccia, ex militari della Capitaneria di Porto come l' ex ammiraglio Felice Angrisano, ex funzionari ministeriali del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, e professionisti. A tutti il presidente **Paolo Emilio Signorini**, che firma la lettera, annuncia che in caso fossero condannati l' ente si rivarrà nei loro

confronti per tutti 'quegli importi che l' Autorità dovesse essere eventualmente costretta a versare, a qualsiasi titolo in qualsivoglia sede, in conseguenza dell' evento per fatti connessi alla sua condotta inclusi quelli che dovessero essere ritenuti dovuti all' esito dei giudizi innanzi al giudice civile sopra citati'. L' Autorità teme in particolare due cause civili riunite in un' urica in tribunale a Genova. La prima, come detto poc' anzi, è la causa intentata dalla Ignazio Messina spa per gli 8 milioni e rotti. Ma c' è una seconda causa, e qui la vicenda diventa quasi surreale. 'L' ente - si legge nella lettera di Autorità Portuale - è stato inoltre evocato in altro giudizio sempre con altri soggetti, attinente all' indennizzo di 461mila 300 euro, corrispondente alla somma pagata da Generali Italia come risarcimento per la perdita di alcune pilotine del Corpo Piloti del porto di Genova'. Le imbarcazioni sono quelle andate distrutte con il crollo. Generali, per rivalersi del risarcimento ha intentato causa ad Autorità Portuale, Capitaneria e Ministero. Nessun riguardo, quindi, per Palazzo San Giorgio che è anche un antico cliente della compagnia assicurativa. Al punto che Autorità Portuale ha indicato agli ex funzionari e tecnici rinviati a giudizio per la costruzione proprio gli avvocati di Generali, rifiutando nomine di altri legali, possibilità contrattualmente prevista. Un tourbillon di relazioni, ruoli e controversie da far girare la testa. Resta invece ben saldo l' obiettivo dei Messina. Nonostante le condanne anche in Appello per i vertici dell' equipaggio, ma non per il manager della società, secondo la compagnia gli errori dell' equipaggio e l' incredibile sequenza in serie di avarie rappresentano solo una parte delle cause della tragedia. Le altre sarebbero relative alla costruzione della Torre. Tesi che nella causa civile potrebbe anche prescindere dall' esito del processo penale in corso. Il miglior alleato di Messina in questo caso è un passaggio della sentenza di primo grado del giudice Silvia Carpanini. 'Non può non tenersi in considerazione - scriveva Carpanini - che forse altre responsabilità potrebbero individuarsi a carico di chi ha permesso la costruzione della torre in una posizione così esposta, senza che venisse adottata alcuna cautela, né sotto forma di struttura di protezione né come disciplina della navigazione'. 'Questo - spiega - non fa venire meno la responsabilità di chi ha travolto la torre con una manovra che non presentava criticità'. Se il processo in Fiera dovesse concludersi con delle assoluzioni con motivazioni 'aperte', i legali di Messina continueranno a sottolineare che il dubbio permane. Fonte.

The image shows a screenshot of the StraNotizie website. The main article is titled "Crollo Torre Piloti, Messina fa causa all' Autorità Portuale: corresponsabile per la collocazione". The article text is partially visible, starting with "La compagnia Messina ha citato per otto milioni e 822mila 600 euro l' Autorità Portuale, la Capitaneria di Porto e il Ministero delle Infrastrutture." The website header includes navigation links for "Borsa", "Cinema", "Meteo", "Offerte di Oggi", "Offerte di Lavoro", "Cronaca", and "Traffico". The sidebar on the right contains "Notizie Recenti" with several article thumbnails and titles.

Il Summit Blue economy, da oggi cinque giorni di appuntamenti tutti on line

Prende avvio oggi la terza edizione del Blue Economy Summit che esplorerà, attraverso convegni, tavole rotonde e talk show in streaming, tutte le filiere produttive del mare e le prospettive del loro riavvio e rilancio dopo l'emergenza. Dalle 10, in diretta dal Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi, il vice sindaco Stefano Balleari e l'assessore allo sviluppo economico portuale e logistico del Comune Francesco Maresca, introdurranno la sessione d'apertura dedicata alla logistica e all'economia. Dopo un accenno all'esperienza della pandemia, si parlerà delle ripercussioni sulla competitività portuale nel Mediterraneo, delle strategie con cui i porti hanno affrontato l'emergenza e pianificato la ripartenza, per concludere con le conseguenze logistiche della riorganizzazione delle catene di approvvigionamento. Come rilanciare cluster marittimo e logistico nazionale sarà il focus del talk show in chiusura di sessione. Alle 14.30 l'attenzione si sposterà sulle prospettive di sviluppo del Waterfront e del **porto di Genova**. Tutti gli eventi saranno trasmessi in live streaming. Per seguire la manifestazione attraverso la piattaforma webinar "Zoom" occorrerà registrarsi - gratuitamente - sul sito www.besummit.it. Si potrà anche interagire con i relatori e ricevere contenuti, tra cui gli atti di fine convegno.



Il Nautilus

Genova, Voltri

Lunedì 29, logistica, porto e Waterfront i protagonisti della prima giornata del Blue Economy Summit

BLUE ECONOMY SUMMIT 2020 La logistica e l' economia, dall' emergenza sanitaria alla ripartenza, aprono il BES2020 Il 29 giugno in diretta live e streaming da Palazzo Tursi Domani lunedì 29 giugno prenderà l' avvio la III edizione del Blue Economy Summit che esplorerà, attraverso convegni, tavole rotonde e talk show in streaming, tutte le filiere produttive del mare e le prospettive del loro riavvio e rilancio a seguito dell' emergenza epidemiologica da COVID-19. A partire dalle 10, in diretta dal Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi, il vice sindaco Stefano Balleari e l' assessore allo sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova, Francesco Maresca, introdurranno la sessione d' apertura dedicata alla logistica e all' economia. Dopo un accenno all' esperienza della pandemia e alle previsioni sul fronte Covid assieme a Matteo Bassetti, direttore della clinica di malattie infettive e tropicali dell' Ospedale San Martino, si parlerà delle ripercussioni sulla competitività portuale nel Mediterraneo, delle strategie con cui i porti hanno affrontato l' emergenza e pianificato la ripartenza, per concludere con le conseguenze logistiche della riorganizzazione delle catene

di approvvigionamento. Interverranno, tra gli altri, alla diretta: Nicola Carlone, Ammiraglio Ispettore (CP), Capitaneria di Porto di Genova, Stefano Turchetto, Contrammiraglio - Comandante della 1^a Divisione Navale, Marina Militare e Massimo Giacchetta, Vicepresidente, Camera di Commercio di Genova. Come rilanciare cluster marittimo e logistico nazionale sarà il focus del talk show in chiusura di sessione che vedrà coinvolti i principali attori del settore: Luca Becce, Presidente, Assiterminal, Augusto Cosulich, Amministratore Delegato, Fratelli Cosulich; Gian Enzo Duci, Presidente, Federagenti Alessandro Laghezza, Presidente, Confetra Liguria Mario Mattioli, Presidente, Confifarma e Federazione del Mare, Stefano Messina, Presidente, Assarmatori e Presidente, Gruppo Messina; Antonio Spirito, Delegato per l' intermodalità e la logistica, **Assoporti**. Al pomeriggio, alle 14.30, l' attenzione si sposterà sulle prospettive di sviluppo del Waterfront e del Porto di Genova, elemento fondamentale per lo sviluppo della città. L' emergenza sanitaria e le sue conseguenze hanno infatti imposto nuove sfide alla pianificazione pubblica e privata dello sviluppo dell' interfaccia di Genova con il mare. La prima parte, introdotta dagli assessori del Comune di Genova Simonetta Cenci e Pietro Piciocchi, si focalizzerà su questa trasformazione significativa che dovrà coniugare le esigenze di sviluppo di uno dei settori industriali più importanti della città, le riparazioni navali, con le prospettive del turismo nautico. Ne parleranno tra gli altri: Alessandro Campagna, Direttore Generale, I Saloni Nautici; Carmen Andriani, Professore Ordinario in Progettazione Architettonica ed Urbana, Università degli Studi di Genova e Beatrice Moretti, Dottore di ricerca e docente a contratto presso il Dipartimento Architettura e Design - dAD della Scuola Politecnica di Genova. La seconda parte, dedicata al Porto di Genova, analizzerà lo stato dell' arte del traffico dell' AdSP Mar Ligure Occidentale, l' ammodernamento delle infrastrutture del Porto di Genova e relative risorse finanziarie allocate, per concludere con le strategie degli operatori del porto (servizi, terminalisti, cantieri). Assieme al Capitano di Corvetta (CP) Valerio Berardi, Capo Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale, Capitaneria di Porto - Guardia Costiera, intervengono: Giampaolo Botta, Direttore Generale, Spediporto, Alberto Amico, Chairman & Director of Technical & Sales, Amico&Co; Roberto Pane, CFO & Executive Board Member, Gruppo Spinelli; Marco Bisagno, Presidente, Genova Industrie Navali e T. Mariotti; Gregorio Gavarone, Presidente, Rimorchiatori Riuniti



Porto di Genova e Marco Novella, Presidente del Consiglio di Amministrazione, GNL Med. Le conclusioni saranno affidate al deputato Edoardo Rixi. Alle 19.30, il Cooking Show in diretta da Eataty, dedicato al pescato del giorno della Tonnarella di Camogli, darà il via agli appuntamenti



Il Nautilus

Genova, Voltri

enogastronomici con prodotti tipici del nostro mare e concluderà questa intensa prima giornata del Summit. **PARTECIPAZIONE.** Tutti gli eventi del Blue Economy Summit saranno trasmessi in live streaming. Per accedere e seguire la manifestazione attraverso la piattaforma webinar 'Zoom' occorrerà registrarsi - gratuitamente - sul sito www.besummit.it al seguente link. Tramite registrazione si potrà anche interagire con i relatori e ricevere contenuti esclusivi, tra cui gli atti di fine convegno. L' agenda completa della manifestazione è consultabile al seguente link: www.besummit.it/agenda-giugno-2020/ . Per informazioni: info@besummit.it Il Blue Economy Summit rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di Genova, Università degli Studi di Genova, Camera di Commercio di Genova, Regione Liguria e Associazione Agenti Raccomandati Mediatori Marittimi.

Genova24

Genova, Voltri

Nodo ferroviario, sindacati in pressing: "Bene lo sblocco, adesso assumere 50 lavoratori"*Dopo la firma del contratto Rfi-Cociv la Filca Cisl chiede la clausola sociale per le maestranze ex Fergen e Astaldi*

Genova. Subito un incontro con il Cociv per assicurare un futuro ai 50 lavoratori del nodo ferroviario rimasti senza occupazione dopo la crisi del colosso Astaldi. A chiederlo è la Filca Cisl dopo la notizia giunta sabato della firma sul contratto con cui Rfi affida ufficialmente l'opera al consorzio e garantisce la ripartenza del cantiere. "Ringraziamo il commissario Mauceri che ha saputo sbloccare una situazione difficile e confidiamo in lui anche per risolvere la questione occupazionale. Già nelle scorse settimane aveva dimostrato grande attenzione a questa tema - commenta il segretario ligure Andrea Tafaria -. Adesso sarà chiesto subito un incontro a Cociv per discutere del futuro dei 50 lavoratori ex Fergen e Astaldi che sono senza occupazione dallo stop del cantiere che ormai risale a quasi due anni fa". La questione delle maestranze sarà una delle prime da affrontare perché il tempo stringe: "A fine agosto, esattamente il 22, scade anche la cassa integrazione Covid per questi lavoratori. Entro quella data dovranno essere nuovamente assunti dal nuovo soggetto che si occuperà del nodo ferroviario", incalza Tafaria. L'opera rappresenta il collegamento diretto con il Terzo Valico per i treni merci in partenza e in arrivo dal **Porto** di **Genova** e permette di separare i flussi di traffico tra treni regionali e lunga percorrenza eliminando i colli di bottiglia dell'attuale Nodo genovese e consentendo l'incremento dell'offerta dei treni regionali e metropolitani.

Genova. Subito un incontro con il Cociv per assicurare un futuro ai 50 lavoratori del nodo ferroviario rimasti senza occupazione dopo la crisi del colosso Astaldi. A chiederlo è la Filca Cisl dopo la notizia giunta sabato della firma sul contratto con cui Rfi affida ufficialmente l'opera al consorzio e garantisce la ripartenza del cantiere.

"Ringraziamo il commissario Mauceri che ha saputo sbloccare una situazione difficile e confidiamo in lui anche per risolvere la questione occupazionale. Già nelle scorse settimane aveva dimostrato grande attenzione a questa tema - commenta il segretario ligure **Andrea Tafaria** -. Adesso sarà chiesto subito un incontro a Cociv per discutere del futuro dei 50 lavoratori ex Fergen e Astaldi che sono senza occupazione dallo stop del cantiere che ormai risale a quasi due anni fa".

La questione delle maestranze sarà una delle prime da affrontare perché il tempo stringe: "A fine agosto, esattamente il 22, scade anche la cassa integrazione Covid per questi lavoratori. Entro quella data dovranno essere nuovamente assunti dal nuovo soggetto che si occuperà del nodo ferroviario", incalza Tafaria.

Il Nautilus

Genova, Voltri

Linea AV/AC Milano - Genova Terzo Valico dei Giovi: riavvio dei lavori del Nodo di Genova

Presto la ministra De Micheli per inaugurazione MIT- Firmato ieri il Contratto che affida al Consorzio COCIV (General Contractor dei lavori del Terzo Valico dei Giovi) il riavvio dei cantieri per il completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tommaso e Polcevera del nodo ferroviario di **Genova**, per un importo dei lavori di 120 milioni di euro e 30 mesi di durata. 'E' un risultato che consentirà in tempi brevissimi (entro luglio) la ripresa progressiva dei lavori delle gallerie, parzialmente realizzati dai precedenti appaltatori. E saremo sul posto per l' inaugurazione di questo importante cantiere insieme all' ad di Rfi Maurizio Gentile e al commissario del Terzo Valico Calogero Mauceri. Li ringrazio entrambi per la professionalità e la serietà con i quali hanno portato avanti questo impegno', dichiara la ministra De Micheli. Il potenziamento infrastrutturale del Nodo di **Genova**, rientra nell' ambito del Progetto Unico che assicura il collegamento dell' ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il **Porto di Genova** grazie alla Legge 55/19 pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 17 giugno 2019 che ha permesso l' unificazione dei Progetti del Terzo Valico, Potenziamento Nodo di **Genova** e scalo di **Genova** Campasso, per un valore complessivo, interamente finanziati, di 6.853 milioni di euro. L' opera rappresenta il collegamento diretto con il Terzo Valico per i treni merci in partenza e in arrivo dal **Porto di Genova** e permette di separare i flussi di traffico tra treni regionali e lunga percorrenza eliminando i colli di bottiglia dell' attuale Nodo genovese e consentendo l' incremento dell' offerta dei treni regionali e metropolitani. In data odierna è stata inoltre contrattualizzata tra RFI e COCIV la Variante alternativa allo Shunt di Novi Ligure, variante progettuale approvata con specifica Delibera del CIPE con la quale è stata definitivamente superata l' ipotesi progettuale iniziale eliminando il tratto della nuova linea che passava a ovest di Novi Ligure, il cosiddetto Shunt di Novi, collegando direttamente la nuova tratta ferroviaria a Novi. La soluzione in variante, partita nel 2017, sulla base delle richieste pervenute dal territorio, riduce di 7 chilometri il tratto della nuova linea, creando un collegamento diretto fra Terzo Valico e lo scalo merci di San Bovo. La Variante sarà meno costosa dello Shunt e comporterà una minore occupazione di suolo, una riduzione dei volumi di scavo e una riduzione degli impatti ambientali ed idrogeologici. Intanto i lavori in corso del Terzo Valico dei Giovi sono ritornati pressochè ai livelli di produzione precedenti l' emergenza sanitaria Coronavirus, e le attività adottano tutti i necessari e adeguati accorgimenti in coerenza con il Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nei cantieri, sottoscritto da RFI con il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, ANCI, UPI, Anas S.p.A., ANCE, Alleanza delle Cooperative, Feneal Uil, Filca - CISL e Fillea CGIL. Tutti i cantieri previsti dal progetto sono operativi, lo stato di avanzamento complessivo dei lavori del Terzo Valico corrisponde al 40% circa.



Riavvio dei lavori del nodo ferroviario di Genova: firmato il contratto con il Cociv, lavori per 30 mesi

Roma - E' stato firmato il contratto che affida al Consorzio Cociv (general contractor dei lavori del Terzo Valico dei Giovi) il riavvio dei cantieri per il completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tommaso e Polcevera del nodo ferroviario di **Genova**, per un importo dei lavori di 120 milioni di euro e 30 mesi di durata. I lavori erano fermi da un anno e sette mesi. 'E' un risultato che consentirà in tempi brevissimi (entro luglio) la ripresa progressiva dei lavori delle gallerie, parzialmente realizzati dai precedenti appaltatori. E saremo sul posto per l' inaugurazione di questo importante cantiere insieme all' a d di Rfi Maurizio Gentile e al commissario del Terzo Valico Calogero Mauceri . Li ringrazio entrambi per la professionalità e la serietà con i quali hanno portato avanti questo impegno', ha dichiarato la ministra dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli. Il potenziamento infrastrutturale del nodo di Genova, rientra nell' ambito del "progetto unico" che assicura il collegamento dell' ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il **porto** di **Genova** grazie alla Legge 55/19 pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 17 giugno 2019 che ha permesso l' unificazione dei progetti del Terzo Valico, potenziamento nodo di **Genova** e scalo di **Genova** Campasso, per un valore complessivo, interamente finanziati, di 6.853 milioni di euro. L' opera rappresenta il collegamento diretto con il Terzo Valico per i treni merci in partenza e in arrivo dal **porto** di **Genova** e permette di separare i flussi di traffico tra treni regionali e lunga percorrenza eliminando i colli di bottiglia dell' attuale Nodo genovese e consentendo l' incremento dell' offerta dei treni regionali e metropolitani 'Soddisfazione per l' annuncio sul nodo ferroviario e ringraziamo il commissario Mauceri che ha saputo sbloccare una situazione difficile e confidiamo in lui anche per risolvere la questione occupazionale - ha sottolineato Andrea Tafaria, segretario generale Filca Cisl Liguria -. Già nelle scorse settimane aveva dimostrato grande attenzione a questa tema. Adesso sarà chiesto subito un incontro a Cociv per discutere del futuro dei 50 lavoratori che ex Fergem e Astaldi che sono senza occupazione dallo stop del cantiere che ormai risale a quasi due anni fa. A fine agosto, esattamente il 22, scade anche la cassa integrazione Covid per questi lavoratori, entro quella data dovranno essere nuovamente assunti dal nuovo soggetto che si occuperà del nodo ferroviario'.



Riavvio dei lavori del nodo ferroviario di Genova: firmato il contratto con il Cociv, lavori per 30 mesi

28 GIUGNO 2020 - Redazione



Roma - E' stato firmato il contratto che affida al Consorzio Cociv (general contractor dei lavori del Terzo Valico dei Giovi) il riavvio dei cantieri per il completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tommaso e Polcevera del **nodo ferroviario di Genova**, per un importo dei lavori di 120 milioni di euro e 30 mesi di durata. I lavori erano fermi da un anno e sette mesi.

"E' un risultato che consentirà in tempi brevissimi (entro luglio) la ripresa progressiva dei lavori delle gallerie, parzialmente realizzati dai precedenti appaltatori. E saremo sul posto per l'inaugurazione di questo importante cantiere insieme all'ad di Rfi Maurizio Gentile e al commissario del Terzo Valico Calogero Mauceri. Li ringrazio entrambi per la professionalità e la serietà con i quali hanno portato avanti questo impegno", ha dichiarato la **ministra dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli**.

Iscriviti alla newsletter

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

[Mi iscrivo](#)

LA REAZIONE

«Il futuro del porto volano per Ravenna»

Plauso del vicesindaco per il bilancio di Autorità Portuale: «Fondamentali anche le infrastrutture»

RAVENNA «Gli investimenti continuano a crescere e aumenteranno ulteriormente nel 2020. Il nostro scalo si conferma sempre più motore di sviluppo dell'intera economia ravennate». Così il vicesindaco con delega al Porto, Eugenio Fusignani, commenta con soddisfazione i dati del consuntivo 2019 dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrosettentrionale, resi noti la settimana scorsa, in particolare quelli relativi agli investimenti, che l'anno scorso sono stati pari a oltre 55 milioni, per lavori nel porto, raddoppiando le cifre del 2018 e del 2017. «Il fatto che negli ultimi anni il trend degli investimenti sia stato in costante e significativo incremento è naturalmente molto positivo e importante. E le previsioni per il 2020 indicano, grazie all'avvio del progetto Hub, un ulteriore balzo delle spese previste per investimenti in infrastrutture portuali, che si attesteranno a circa 65 milioni. Ciò è di buon auspicio per tutto l'indotto, perché quando parliamo di porto non ci riferiamo solo alla comunità **portuale**, ma al volano attorno al quale ruota tutta la nostra economia. Il fatto che anche durante il lockdown il **sistema portuale** non si sia fermato la dice lunga sul ruolo del nostro scalo quale motore di sviluppo economico». Fusignani è convinto che «i nuovi investimenti daranno un'ulteriore spinta, soprattutto quelli legati alla logistica». E aggiunge che «in questo contesto sarebbe poi in particolare molto importante sviluppare aree dedicate alle strutture per i prodotti freschi e congelati, in modo da favorire il settore legato all'alimentare e agli scambi con il bacino del Mediterraneo e del Sudamerica, creando nuove opportunità di lavoro». L'obiettivo è «incrementare la leadership per il comparto agroalimentare e di paripasso il traffico dei container, perché la presenza di ciascun container determina movimenti per oltre 2.500 euro». L'opportunità dell'Hub **portuale** naturalmente alletta nell'ottica di raggiungere tali risultati. «Ma naturalmente - puntualizza Fusignani - sono fondamentali anche le infrastrutture, perché l'approfondimento dei fondali e le nuove aree logistiche per accogliere nuove merci devono essere accompagnati da una adeguata infrastrutturazione per la movimentazione delle stesse, sia su ferro che su gomma». E in quest'ottica, conclude, lo sviluppo del porto dev'essere accompagnato di paripasso da Regione, Comune e Camera di Commercio.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Collaborazione tra il porto turistico di Salivoli e quello di Cala de' Medici con il supporto tecnico della società Navigo

Marinas Hub, i porti navigano in Rete Un progetto tecnologico e di sviluppo

le novità Marinas Hub: si chiama così il progetto tecnologico e di innovazione che vede la collaborazione tra Marina di Salivoli, Marina Cala de' Medici, unite a due imprese di servizio e brokeraggio e il supporto tecnico di Navigo, società di innovazione e sviluppo della nautica. «La nautica non deve essere considerato un settore rivolto esclusivamente a persone ricche e dunque demonizzato - dice Pietro Angelini, direttore generale di Navigo - ma un comparto che porta ricchezza e innovazione al territorio. Alcune realtà dell' area di Piombino stanno dimostrando di saper interpretare questo messaggio, ma è necessario che l' intero territorio veda in modo condiviso una visione sullo sviluppo della nautica. Crederci a metà non serve: il settore può essere davvero un traino per occupazione e attività». Marinas Hub unisce, alla naturale missione dei porti coinvolti, l' esigenza di integrazione tra aziende, tecnologia di idee e di approccio ai servizi del diporto a cui il progetto mira. «Uno degli aspetti particolarmente innovativi - spiegano i promotori - riguarda la possibilità di effettuare prenotazioni del posto barca o richieste di servizi specifici quali brokeraggio o assistenza tramite la piattaforma digitale MyMarina. Un portale che permette di intercettare le richieste provenienti da qualsiasi diportista, classificare, instradare automaticamente la richiesta ed evaderla con alcuni click (ad esempio su servizi quali ormeggio, assistenza elettrica o meccanica, controllo delle cime o servizio di sollevamento dello scafo). Con la stessa facilità, l' operatore può configurare, inserire e gestire le lavorazioni interne, come la manutenzione, il noleggio di auto e altri servizi o la vendita di un motore. La vocazione della Toscana per il turismo nautico è data da una costa di circa 250 miglia con un retroterra che offre paesaggi mozzafiato, gastronomia d' eccezione, cultura, storia e arte: i porti regionali sono dunque un "hub" naturale per lo sviluppo di un turismo di pregio, sempre più esigente e attento alla qualità dei servizi. L' area di Piombino presenta nello specifico due strutture portuali: Marina di Salivoli con molti utenti e inserita in un progetto di innovazione e confronto con altri porti regionali e una in fase di lancio, Marina Arcipelago Toscano. A Piombino, è possibile sviluppare un circuito che parte dalla produzione di scafi in vetroresina allo smaltimento innovativo dello stesso materiale, all' ospitalità per un diportista che vuole avere base sul continente e vicinanza con l' arcipelago, alla possibilità di accogliere e fare base, in futuro, per il passaggio di importanti yacht». Il progetto Marinas Hub «offre un volano di potenziamento dei porti e marine della Toscana favorendo una trasformazione da luoghi di deposito e "condominio" delle imbarcazioni per utenti stanziali, in "hotel", in grado di attrarre una clientela internazionale con importanti capacità di spesa, a beneficio dell' ampio indotto che ruota intorno al turismo nautico. Tutto questo potrà offrire grandi opportunità al sistema delle marine della Toscana. Per attrarre un maggior numero di turisti attenti a offerte di qualità sono indispensabili due cose: da una parte che le realtà della nautica si uniscano e collaborino, dall' altra che le possibilità offerte dalle nuove tecnologie informatiche, applicate in particolar modo a internet, al settore mobile, vengano sfruttate appieno, ancora una volta creando sinergie con le esperienze virtuose già in campo, al fine di aumentare la visibilità delle offerte verso un pubblico il più ampio possibile e che sempre di più usa questi strumenti anche per confrontare offerte o opportunità».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

--

La guerra del Beverello «Il caos è colpa del Porto»

LA POLEMICA Antonino Pane Ora è guerra aperta, armatori contro **Autorità di sistema portuale** del mare Tirreno centrale. Il caos al Beverello per le compagnie di navigazione è dovuto solo ed esclusivamente all' assenza di organizzazione. «Non rispondono neanche al telefono - tuona Maurizio Aponte, direttore generale della Navigazione Libera del Golfo. Sono settimane che chiedo un incontro mi è stato fissato tra dieci giorni. Non hanno organizzato niente. Non hanno fatto niente. Ho appena scritto alla Regione, siamo stufi di questa situazione. Trasportiamo il 60-70% in meno di passeggeri e dobbiamo finire sui giornali per una disorganizzazione strutturale frutto di scelte che non condividiamo. Ogni giorno inviamo mail, foto e video sollecitando correttivi. Non ci hanno mai risposto. Siamo esausti. E ora dobbiamo sentire anche il che presidente Spirito viene a dirigere il traffico? Ma per favore, siamo seri. La verità è che credono di sapere tutto, in realtà non sanno nulla. Ci vorrebbe poco, veramente poco per rimettere a posto la situazione. Non rispondono perché non vogliono ammettere che hanno sottovalutato il problema. Gli orari di crisi sono due, 8,30 al mattino e 14,30 del pomeriggio. Ma veramente si pensa che non si può migliorare questa situazione?». LO SCONTRO Assenza è mancanza di risposte. Sulla stella linea anche Salvatore Lauro, capo della holding del trasporto verso Ischia. «Abbiamo chiesto riunioni almeno una decina di volte. La situazione si potrebbe migliorare con pochi accorgimenti. C' è tutta l' area adiacente i nostri uffici a ponente del Beverello completamente sottoutilizzata. Vorremmo collaborare, aiutare a risolvere i problemi ma si preferisce tenerci ai margini. Lo ribadiamo, siamo disponibili a sederci e collaborare. Basta una convocazione, anche online se necessario. I numeri dei passeggeri in movimento sono ridottissimi è veramente assurdo che non si riesce ad organizzare un servizio degno di questo nome». Butta acqua sul fuoco il direttore generale dell' Acap, l' associazione degli armatori, Salvatore Ravenna. «Noi siamo stati, siamo e saremo sempre pronti a collaborare. Chiediamo all' **Autorità di sistema portuale** l' adozione di provvedimenti utili a migliorare la situazione. Noi siamo disponibili da subito ad un incontro per indicare, alla luce della nostra esperienza, gli accorgimenti tecnici da adottare». LE SOLUZIONI Già, gli accorgimenti tecnici. Li segnala subito Giuseppe Langella, ceo di Snav. «Bisogna riaprire i gate - dice - e installare un termoscanner. Non si può pensare di misurare la febbre a campione e di avere un corridoio per imbarco. I passeggeri vanno suddivisi con vari gate di imbarco, lo abbiamo detto subito ma non vi hanno ascoltato. Lo spostamento delle biglietterie - aggiunge Langella - ha funzionato bene, è la gestione dei flussi che lascia a desiderare. Bisogna riaprire i gate e tutto diventerà più sicuro è facile da gestire. Sono state adottate decisioni a tavolino e ora di vogliono mantenere. È necessario, invece, un tavolo tecnico trovare le soluzioni più idonee a mantenere i necessari distanziamenti. Il traffico è calato del 70%, è assurdo avere lamentele con un numero così basso di passeggeri». Langella guarda avanti. «Non è una



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

alternativa chiudere tutto ma di fronte ad una pandemia che non conosce precedenti bisogno trovare le soluzioni con tavoli tecnici . Posizionare un termoscanner prima dell' accesso ai gate troverebbe una soluzione ai fini della tranquillità che sommata all' obbligo dell' uso della mascherina che viene controllato dai comandi nave pena il divieto all' imbarco metterebbe tutti in condizione di maggior tranquillità. Il ripristino dei gate di attesa per destinazione contribuirebbe a selezionare i pax per partenza e guidare i passeggeri ai relativi imbarchi senza incroci. Ripeto, il traffico è ridotto del 60/79% per mancanza di passeggeri stranieri e le uniche partenze interessate agli assembramenti sono quelle del venerdì pomeriggio e sabato mattina al Beverello. Gli orari rispettano il quadro orario con gli intervalli previsti e non sono ancora stati ripristinati tutti». Al presidente Spirito risponde anche il consigliere regionale, Emilio Borrelli: «da due anni non risponde alle mie mail sostenendo che non ha l' obbligo di interagire con un consigliere regionale. Noi viviamo tra gente non nelle poltrone di piazzale Pisacane, o meglio ancora, in questo periodo in quelle di casa. Viviamo ogni giorno disagi e problemi. Non interagire con chi conosce il territorio, significa innanzitutto non saper ascoltare». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il molo della vergogna ostaggio dei burocrati

IL CASO Valentino Di Giacomo Uno chalet, un punto informazioni per i turisti, un solarium e, magari, la possibilità di offrire ai visitatori della nostra città la possibilità di un giro in barca nella baia di Mergellina per ammirare le bellezze del nostro golfo. È ciò che avrebbe dovuto essere il pontile Saint Tropez, sul lungomare di Napoli, a due passi dall'imbarco degli aliscafi per le isole. E invece l'assenza di decisioni, la burocrazia-lumaca e il rimpallo di competenze determina che quel pontile vista Vesuvio resti abbandonato da anni, non solo deturpando con impalcature arrugginite e orrende transenne il panorama partenopeo, ma pure creando pericolo per i tanti ragazzini che di questi tempi utilizzano il pontile per tuffarsi. La scorsa settimana si sono registrate due feriti in un solo giorno. LO STALLO La storia di quello che è stato ribattezzato «il pontile della vergogna» inizia anni fa con la gestione da parte della compagnia Lauro che lo utilizza come approdo per una barca che effettua un giro nello specchio d'acqua antistante. Poi Lauro lascia la gestione e di quell'imbarco se ne appropriano illegalmente alcuni clan della Torretta fino a quando non interviene la magistratura che sequestra l'area. Dopo il dissequestro la gestione viene posta, cinque anni fa, sotto l'egida dell'**Autorità portuale** che però non sa cosa farne. Quel pontile a due passi da piazza Sannazzaro resta così abbandonato e con il passare del tempo deperisce. LA RICHIESTA Nel 2018 il titolare del Bar Napoli di Mergellina chiede all'**Autorità Portuale** di procedere ad un bando di gara per avere in concessione il pontile. Dall'**Autorità** nessuno risponde. Come se fosse normale lasciare a se stessa un'area abbandonata senza che questa possa essere utilizzata da nessuno. Un cazzotto nell'occhio vedere a Mergellina quella struttura fatiscente con le transenne rosse. Del caso se ne interessa da tempo il consigliere regionale dei Verdi, Francesco Emilio Borrelli. Video-denunce, esposti, richieste, ma nulla si muove. Non ottenendo risposta dall'Ente, il proprietario del Bar Napoli procede a fare ricorso al Tar. Sembra la svolta e, invece, sarà ancora il rimpallo della burocrazia ad avere la meglio. Il Tribunale finalmente stabilisce che quell'area deve essere effettivamente data in concessione dopo che per anni l'**Autorità Portuale** non ha proceduto a prendere alcuna decisione. Il Tar nomina un commissario ad acta, ma la questione non riesce ad essere risolta neppure così. Scatta l'ennesimo rimpallo di responsabilità. IL PING PONG La sentenza nomina «Commissario ad acta, con facoltà di delega, il Responsabile dell'U.O.D. Demanio Regionale della Regione Campania» per uscire dall'impasse e restituire finalmente alla comunità quell'area. C'è però un problema: la Regione Campania ha due distinti responsabili del Demanio, uno per tutto quanto riguarda le strade, gli acquedotti e i suoli pubblici in generale. L'altro preposto al Demanio Marittimo. La persona presumibilmente indicata dal Tar, la responsabile del Demanio, non potrebbe quindi procedere ad assegnare le concessioni senza commettere un abuso d'ufficio. Si tratta della dottoressa Rossana Giordano che al Mattino chiarisce la vicenda. «Ho ricevuto la comunicazione spiega ma subito l'ho girata alla collega, Lorella Iasuzzo, che ad interim si occupa del Demanio Marittimo, delle concessioni balneari e dei trasporti». Al Tar, in pratica, avrebbero dovuto aggiungere una sola parola: «Marittimo». «Se me ne occupassi io precisa Giordano commetterei un abuso e qualcuno potrebbe in seguito pensare che io abbia avuto degli interessi a dirimere la vicenda, estranea alle mie competenze». E così, un caso che avrebbe potuto risolversi in fretta, resta in stallo. «Resto avvilito da questa burocrazia spiega Borrelli che prima non fa nulla attraverso l'**autorità portuale**, poi pronuncia una sentenza poco chiara. Infine il rimpallo



Da piazza Sannazzaro resta così abbandonato e con il passare del tempo deperisce. LA RICHIESTA Nel 2018 il titolare del Bar Napoli di Mergellina chiede all'**Autorità Portuale** di procedere ad un bando di gara per avere in concessione il pontile. Dall'**Autorità** nessuno risponde. Come se fosse normale lasciare a se stessa un'area abbandonata senza che questa possa essere utilizzata da nessuno. Un cazzotto nell'occhio vedere a Mergellina quella struttura fatiscente con le transenne rosse. Del caso se ne interessa da tempo il consigliere regionale dei Verdi, Francesco Emilio Borrelli. Video-denunce, esposti, richieste, ma nulla si muove. Non ottenendo risposta dall'Ente, il proprietario del Bar Napoli procede a fare ricorso al Tar. Sembra la svolta e, invece, sarà ancora il rimpallo della burocrazia ad avere la meglio. Il Tribunale finalmente stabilisce che quell'area deve essere effettivamente data in concessione dopo che per anni l'**Autorità Portuale** non ha proceduto a prendere alcuna decisione. Il Tar nomina un commissario ad acta, ma la questione non riesce ad essere risolta neppure così. Scatta l'ennesimo rimpallo di responsabilità. IL PING PONG La sentenza nomina «Commissario ad acta, con facoltà di delega, il Responsabile dell'U.O.D. Demanio Regionale della Regione Campania» per uscire dall'impasse e restituire finalmente alla comunità quell'area. C'è però un problema: la Regione Campania ha due distinti responsabili del Demanio, uno per tutto quanto riguarda le strade, gli acquedotti e i suoli pubblici in generale. L'altro preposto al Demanio Marittimo. La persona presumibilmente indicata dal Tar, la responsabile del Demanio, non potrebbe quindi procedere ad assegnare le concessioni senza commettere un abuso d'ufficio. Si tratta della dottoressa Rossana Giordano che al Mattino chiarisce la vicenda. «Ho ricevuto la comunicazione spiega ma subito l'ho girata alla collega, Lorella Iasuzzo, che ad interim si occupa del Demanio Marittimo, delle concessioni balneari e dei trasporti». Al Tar, in pratica, avrebbero dovuto aggiungere una sola parola: «Marittimo». «Se me ne occupassi io precisa Giordano commetterei un abuso e qualcuno potrebbe in seguito pensare che io abbia avuto degli interessi a dirimere la vicenda, estranea alle mie competenze». E così, un caso che avrebbe potuto risolversi in fretta, resta in stallo. «Resto avvilito da questa burocrazia spiega Borrelli che prima non fa nulla attraverso l'**autorità portuale**, poi pronuncia una sentenza poco chiara. Infine il rimpallo

Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

di responsabilità». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cronache Della Campania

Napoli

Napoli, Caos Al Porto, Borrelli Chiede Le Dimissioni Di Spirito

FABIO TESTA

Napoli, caos al Porto, Borrelli chiede le dimissioni di Spirito. **Autorità Portuale**
 Napoli, Borrelli (Verdi): 'Spirito cosa aspetta a dimettersi? L' **Autorità Portuale**
 di Napoli merita una guida all' altezza delle sfide che dovrà affrontare' 'Ci
 sono miglioramenti nel Porto di Napoli dal 2016 ad oggi? No. La risposta,
 chiara e semplice, può essere confermata da qualsiasi cittadino che si sia
 imbarcato nei porti della nostra città da 4 anni a questa parte. La colpa si può
 ascrivere solo ed esclusivamente al presidente dell' **Autorità Portuale** di
 Napoli, Pietro Spirito. In questo fine settimana abbiamo assistito ad una
 totale mancanza di controlli agli imbarchi, con botteghini chiusi e
 distanziamento non rispettato. Tante persone, estenuate dalla lunghe attese e
 dal caldo, hanno avvertito malori, richiedendo l' intervento degli operatori del
 118. Questa è solo la goccia che ha fatto traboccare il vaso di 4 anni di
 gestione fallimentare a firma Pietro Spirito. Napoli non può permettersi una
 simile conduzione del traffico marittimo. Parliamo di uno dei principali porti
 italiani per importanza commerciale e turistica. Pietro Spirito deve dimettersi
 immediatamente'. Queste le parole di Francesco Emilio Borrelli, Consigliere
 Regionale dei Verdi. 'Tanti, troppi i consigli rimasti inascoltati che gli sono arrivati da più parti - prosegue il consigliere
 Borrelli - tante le occasioni di sviluppo perse che hanno arrecato danno alla città. Il Molo Beverello e Porta di Massa,
 hanno tutte le potenzialità per diventare scali di prestigio, in una città in forte espansione turistica. Invece si sono
 trasformate in una delle cartoline peggiori per chi arriva per la prima volta nella nostra città. Non c' è più tempo, l'
Autorità Portuale di Napoli merita una guida all' altezza delle sfide che dovrà affrontare'. Pubblicità.



Code e assembramenti in partenza per le isole, scatta l' allarme

Le proteste del sindaco di Capri Marino Lembo che chiede interventi al presidente dell' Autorità Portuale del capoluogo partenopeo, Pietro Spirito

Code, assembramenti, come nulla fosse successo negli ultimi mesi. È quanto si sta ripetendo al Molo Beverello a Napoli, per le partenze verso le isole. Il sindaco di Capri, Marino Lembo, è stato tra i primi a lanciare l' allarme e chiede interventi al presidente dell' **Autorità Portuale** del capoluogo partenopeo, Pietro Spirito. " La nostra isola è stata, per tutta la durata dell' emergenza, un modello, e ora occorre evitare che gli sforzi vengano vanificati - spiega Lembo, per il quale serve - attenta sorveglianza sul distanziamento sociale in tutti i porti di imbarco, in particolare al Molo Beverello ed a Calata di Massa, presso i quali, negli ultimi giorni, si sono verificati assembramenti intollerabili e in aperta violazione delle disposizioni vigenti ". Il sindaco del comune caprese sottolinea positivamente il flusso di turisti e vacanzieri sull' isola azzurra, ma aggiunge: " Chi arriva a Capri deve potere continuare a farlo nella massima serenità e sicurezza, e ciò può avvenire solo se agli accessi per le isole vengono attuate rigorosamente tutte le procedure di salvaguardia previste dalle disposizioni regionali tuttora in vigore ".



Porto di Brindisi: Patroni Griffi rafforza i rapporti con Consolato e Ambasciata Usa

Brindisi - Una delegazione del Consolato americano di Napoli e dell' Ambasciata americana a Roma è stata ricevuta ieri dal presidente Autorità di Sistema Portuale MAM, Patroni Griffi . L' obiettivo dell' incontro è stato quello di rafforzare i rapporti istituzionali in una prospettiva, anche, di possibili investimenti statunitensi sul territorio. La delegazione, costituita da George Sarmiento, capo sezione economica dell' Ambasciata americana di Roma , Patrick Horne, capo sezione economico-politica del Consolato Generale americano di Napoli , e Alba Ferreri, consigliere politico del Consolato Generale americano di Napoli , oltre ad essere affascinata dalla millenaria storia del **porto** messapico, è stata particolarmente interessata dalla versatilità e dalla poliedricità dello scalo: dai collegamenti marittimi con le vicine Grecia e Albania, alle banchine del **porto** industriale, servite da una vastissima area retro-portuale che consente collegamenti diretti con la rete infrastrutturale, stradale e ferroviaria, senza tangere il traffico cittadino. Il presidente Patroni Griffi ha illustrato gli strumenti di sviluppo promossi attraverso la già istituita Zse interregionale Adriatica (Puglia Molise), nata con l' obiettivo di attrarre grandi investimenti, favorendo la crescita delle imprese già operative o la nascita di nuove realtà industriali, nelle aree portuali e retroportuali, e implementando le piattaforme logistiche, collegate anche da intermodalità ferroviaria, attraverso una serie di agevolazioni fiscali. Infine, si è parlato, anche, di come i porti del sistema dell' Adriatico meridionale abbiano fronteggiato e retto l' emergenza Covid.

Informativa
 Non è alcun partito aderenti all'azione sociale e tecnologica come specificato nella pagina politica. Per informazioni sul valore di un bene o di un servizio, o per informazioni, prego scrivere la mail o il numero di questa pagina, interagendo con un link o un pulsante al di fuori di questa informativa o contattando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

Porto di Brindisi: Patroni Griffi rafforza i rapporti con Consolato e Ambasciata Usa

18 GIUGNO 2020 - Inoltrare



Brindisi - Una delegazione del Consolato americano di Napoli e dell' Ambasciata americana a Roma è stata ricevuta ieri dal presidente Autorità di Sistema Portuale MAM, Patroni Griffi. L'obiettivo dell'incontro è stato quello di rafforzare i rapporti istituzionali in una prospettiva, anche, di possibili investimenti statunitensi sul territorio.

La delegazione, costituita da George Sarmiento, capo sezione economica dell' Ambasciata americana di Roma, Patrick Horne, capo sezione economico-politica del Consolato Generale americano di Napoli, e Alba Ferreri, consigliere politico del Consolato Generale americano di Napoli, oltre ad essere affascinata dalla millenaria storia del porto messapico, è stata particolarmente interessata dalla versatilità e dalla poliedricità dello scalo: dai collegamenti marittimi con le vicine Grecia e Albania, alle banchine del porto industriale, servite da una vastissima area retro-portuale che consente collegamenti diretti con la rete infrastrutturale, stradale e ferroviaria, senza

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)

Tornano le portacontainer con 2 approdi settimanali

A partire dal 10 luglio le navi di Cma Cgm con il servizio Turmed LA ROTTA Collega la Turchia e la Tunisia attraverso l'hub di Malta del gruppo

Tornano le portacontainer a Taranto. A partire dal 10 luglio le navi di Cma Cgm, società partner del terminalista Ylport, scaleranno il porto italiano nell'ambito del servizio Turmed. La rotta collega la Turchia e la Tunisia attraverso l'hub di Malta del gruppo. Ora il servizio, con la toccata a Taranto, potrà collegare l'Italia e la Turchia in soli tre giorni. I treni quotidiani in partenza dallo scalo pugliese, spiega una nota di Cma Cgm, garantiranno la penetrazione nei mercati dell'Italia centrale e del Nord. La compagnia francese cita in particolare gli hub di Milano, Piacenza, Bologna, Jesi e Marcianise. Cma Cgm schiererà navi da 1.100 teu. «Sarà il primo approdo e le toccate settimanali a Taranto saranno due lungo l'itinerario che coinvolge oltre all'Italia, anche Turchia, Malta e Tunisia, itinerario gestito da Ylport e da Cma Cgm nella quale Ylport stessa ha una partecipazione. Pur non essendo una grande nave - spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, porto di Taranto, Sergio Prete - il servizio che si attiva dal 9 luglio è comunque importante per due motivi. In primo luogo perché il terminal container del porto di Taranto torna ad essere operativo dopo una lunga stasi. Secondo, perché pur essendo questo feeder intra-Mediterraneo, fa comunque scalo a Malta consentendo così di agganciare una serie di collegamenti internazionali». «In sostanza, chi userà questo feeder, sa già che a Malta, scalata dalla nave sia all'andata che al ritorno, può prendere diverse rotte internazionali» chiarisce il presidente dell'Autorità. La ripresa del traffico container rappresenta uno dei punti qualificanti del Piano operativo triennale 2020-2022 del Porto di Taranto che sarà presentato, per la prima volta online, oggi a partire dalle ore 15. Per ciascun obiettivo strategico incluso nel Pot, intervengono ospiti istituzionali e non, con l'obiettivo di aprire una finestra di approfondimento sulle principali novità in essere nel Porto di Taranto e fornire un focus sugli scenari portuali del prossimo triennio. Il programma prevede alle 15 la relazione di Fulvio Lino Di Blasio, Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e a seguire i saluti di Mario Turco, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. L'introduzione sul Pot sarà al centro della relazione di Sergio Prete, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio. I lavori, moderati da Silvia Coppolino, Responsabile Affari Generali e Internazionali/ Promozione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, proseguiranno con la relazione di Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy Dept. di SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, sul tema «Analisi di scenario: le strategie di sviluppo del Porto di Taranto per il triennio 2020-2022 attraverso l'analisi del contesto globale, nazionale e locale. Verso un modello di Porto 6.0. Seguirà un dibattito con gli interventi del sindaco Rinaldo Melucci sul tema «Il rapporto porto - città: quale governance per Taranto città portuale sostenibile del Mediterraneo», di Enrico Re smini, AD e Direttore Generale CDP Venture Capital SGR - Fondo Nazionale Innovazione su «Il porto come driver di sviluppo e innovazione», dell'assessore regionale Mino Borraccin su «Zes e Zfd: il Porto di Taranto come polo di attrazione e sviluppo» mentre Antonio Nisio, Organismo Indipendente di Valutazione dell'AdSPMI si occuperà di «Nuove dinamiche di policy making per accrescere il valore dell'accountability istituzionale». [mimmo mazza]



CASARTIGIANI

«Vigileremo sulla corretta gestione del terminal»

Il porto di Taranto si prepara alla ripartenza del Terminal container che sarà gestito dal gruppo turco Ylport, attraverso la società San Cataldo terminal. Dal prossimo 9 luglio il nuovo concessionario del molo polisetoriale attiverà un servizio feeder tramite la compagnia francese Cma Cgm. Casartigiani Taranto facendosi dunque portavoce delle istanze delle imprese dell' autotrasporto associate all' associazione, alla vigilia dell' avvio dell' operatività dell' infrastruttura portuale fa sapere che vigilerà per una corretta gestione del terminal. Proprio nei giorni scorsi, Stefano Castronuovo, insieme a Maria Serena Primicieri, in qualità di rappresentanti degli autotrasportatori portuali in seno all' organismo di partenariato della risorsa del mare dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, ha inviato formale richiesta di incontro al general manager del San Cataldo Container Terminal, Raffaella Del Prete, per chiarire questi aspetti, ma ad oggi ancora non è giunta alcuna risposta. È stata inoltre già avviata una interlocuzione con la vicepresidenza dell' albo nazionale degli autotrasportatori ponendo la questione all' attenzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. «Non abbiamo intenzione di abbassare la guardia. - spiega il segretario interprovinciale di Casartigiani - Siamo pronti a "far rumore" qualora la voce degli autotrasportatori che rappresentiamo non sarà ascoltata. Certi delle potenzialità che Taranto può raggiungere con la Yilport Holding, confidiamo in una sana collaborazione per scardinare una volta per tutte le problematiche del passato, come quello degli affidamenti non regolari. - riferisce ancora Castronuovo - Pretenderemo infatti che ci sia un contratto diretto con le aziende iscritte all' albo, senza la presenza di intermediari. Ci opporremo a episodi di subvezione». «Con la ripresa del traffico merci - aggiunge Giacinto Fallo ne, presidente provinciale della categoria - si valorizzino le piccole e medie imprese del territorio che hanno già comprovata esperienza ed attrezzatura idonea per svolgere il servizio. Si investa su di loro, garantendo ai trasportatori tarantini di riprendere a lavorare dopo il fermo delle attività a causa dell' emergenza epidemiologica da Coronavirus. La nostra categoria ha bisogno - conclude l' esponente dell' associazio ne - di ripartire e produrre utili».



Il porto del futuro guarda all'innovazione

Gli obiettivi strategici dell' authority: garantire sostenibilità e sviluppo L' esempio del Rotterdam: la fondazione per sostenere la nascita di nuove start up

ORONZO MARTUCCI

Oronzo MARTUCCI Il nuovo Piano operativo triennale, approvato il mese scorso dall' **Autorità** di **sistema portuale** dello Jonio, vuole raggiungere l' obiettivo di realizzare a Taranto un modello di Porto 6.0 sul quale ha lavorato il Centro studi Srm, emanazione di Intesa Sanpaolo. Nel Pot si evidenzia che per la definizione dell' impianto strategico complessivo, l' **Autorità** ha impostato in collaborazione con Srm una metodologia che partendo dalle risultanze emerse in fase di analisi del contesto nazionale e internazionale, identifica alcuni gap sui quali basare la costruzione di azioni strategiche per migliorare il posizionamento dello scalo tarantino nella scacchiera globale. Dopo aver identificato tali gap, il conseguente fabbisogno di definizione di coerenti azioni strategiche. L' **Autorità** si è determinata ad adottare un modello di sviluppo **portuale** che viene così assunto a paradigma di riferimento dal quale rilevare la distanza e grazie al quale definire i prossimi passi. Questo punto di riferimento è stato identificato nel modello Porto 6.0, teorizzato da Srm per fornire una nuova chiave interpretativa delle attività che uno scalo moderno deve essere in grado di mettere in campo per favorire la crescita di un territorio e per dare valore aggiunto alle attività marittime e logistiche che coinvolge . Il modello Porto 6.0 tiene conto dell' aspetto mercantile dello scalo e si basa su sei veri e propri assi strategici che rappresentano asset da costruire o da evolvere e sviluppare. Il primo asset del porto su cui operare riguarda la capacità di generare innovazione, intendendosi sia organizzativa o di processo, sia di business, nel senso di promuovere la nascita di imprese innovative e start up connesse alle attività marittimo-portuali e logistiche. Come esempio di innovazione si evidenzia che il porto di Rotterdam (il primo porto europeo per traffico container) ha generato una Fondazione denominata Port XL che tecnicamente è definito un acceleratore di impresa: tra i suoi obiettivi quello di favorire la nascita e l' incubazione di Start-up innovative all' interno del porto. Deve trattarsi di imprese con progetti rivolti ad ottimizzare i processi portuali o logistici (un esempio è stato la creazione di droni che monitorano le attività marittime e i movimenti navali del porto segnalando eventuali anomalie oppure la creazione di macchine speciali che ripuliscono il porto da eventuali perdite di carburante delle navi). Il secondo asse strategico individuato come fondamentale per lo sviluppo riguarda la capacità di internazionalizzare il proprio traffico, le proprie strutture operative e di stimolare la vocazione estera delle imprese del proprio territorio e promuovere un approccio al mercato che faccia leva sul porto come elemento strategico abilitante le attività di import export. La vocazione internazionale di un porto, si legge nel Pot, può essere misurata dalla capacità di attirare investitori logistici e di costruire network internazionale; il porto di Tanger Med in Marocco ad esempio ha i propri terminal in concessione a operatori tedeschi e danesi che garantiscono know-how e il mantenimento di livelli di efficienza logistica e **portuale** unite alla capacità di servire navi di ultima generazione con le più moderne tecnologie. Il terzo elemento è orientato a sviluppare sempre più meccanismi logistici rivolti a far diventare il porto un centro intermodale, realizzando nuove infrastrutture ferroviarie e stradali ed efficientando quelle esistenti, anche coinvolgendo operatori privati per la loro gestione. A proposito di intermodalità si evidenzia che si tratta di un tema complesso poiché è collegato alla necessità di realizzare nuove





Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

infrastrutture fisiche che riescano ad efficientare gli scambi tra modi all' interno di un porto (con riferimento al ferro ed alla strada) e/o consolidare infrastrutture logistiche già esistenti. Questo driver è ovviamente strettamente collegato alla tipologia di scalo poiché un porto di transhipment ha meno esigenze di un porto gateway di rafforzare i collegamenti verso l' entroterra ed è anche un fattore collegato alla disponibilità di risorse finanziarie per realizzare investimenti infrastrutturali. Il quarto elemento ha come obiettivo la necessità di instaurare sinergie, accordi e protocolli con Centri di Ricerca economica ed Università per attivare percorsi di conoscenza dei risvolti e del valore dell' economia dei trasporti marittimi e della logistica. A tale elemento si deve aggiungere la capacità di essere un Green Port, vale a dire uno scalo in grado di essere sostenibile e cioè di lavorare nell' ottica di effettuare e stimolare investimenti nel rispetto dell' ambiente, del mare e dell' energia pulita. Il sesto asse strategico di sviluppo si pone l' obiettivo di far diventare il porto di Taranto leader dello sviluppo territoriale dell' area di riferimento, attraverso la presenza della Zona Economica Speciale, strumento che prevede lo scalo al centro della politiche di sviluppo industriali e logistiche dell' area. In questo modo lo scalo diviene catalizzatore dell' import-export del territorio e quindi uno dei principali motori dello sviluppo economico. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Oggi la presentazione del Piano operativo Triennale con il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno

Oggi pomeriggio, via web a partire dalle ore 15, l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio, insieme ai ricercatori di Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno) illustrerà il nuovo Piano Operativo Triennale 2020-2022. Per spiegare gli obiettivi strategici individuati nel Piano operativo interverranno ospiti istituzionali e non, con l' obiettivo di aprire una finestra di approfondimento sulle principali novità in essere nel Porto di Taranto e di fornire un focus sugli scenari portuali del prossimo triennio. Alle ore 15 è previsto un intervento tecnico di condivisione delle informazioni relativo allo svolgimento del webinar, a cura di Fulvio Lino Di Blasio, segretario generale dell' **Autorità di sistema Portuale** del Mar Ionio. A seguire ci saranno i saluti del senatore Mario Turco, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alla spesa dei fondi comunitari. L' intervento introduttivo sul contenuto del Piano operativo triennale sarà svolto da Sergio Prete, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mar Ionio e commissario governativo per la realizzazione delle opere portuali. Il confronto sul nuovo Piano **portuale** sarà moderato da Silvia Coppolino, responsabile Affari Generali e Internazionali/ Promozione dell' **Autorità**. I relatori del confronto saranno: Alessandro Panaro, capo del settore Maritime & Energy di Srm, il quale presenterà l' analisi di scenario in merito alle strategie di sviluppo del Porto di Taranto per il triennio 2020-2022 attraverso l' analisi del contesto globale, nazionale e sociale per arrivare al modello di Porto 6.0; Fulvio Lino Di Blasio, segretario dell' **Autorità portuale** che illustrerà il processo redazionale del nuovo POT: metodologia, attori, obiettivi e azioni di Piano. A seguire è previsto un focus sugli obiettivi del Piano e sugli strumenti per dare voce al territorio. Con il coordinamento di Di Blasio, discuteranno sull' argomento: il sindaco di Taranto Rinaldo Melucci che parlerà del rapporto porto-città: quale governance per Taranto città **portuale** sostenibile del Mediterraneo; Enrico Resmini, Ad e direttore generale di Venture Capital Sgr, Fondo Nazionale Innovazione che porrà l' accento sul porto come driver di sviluppo e innovazione. Di Zona economica speciale e di Zona franca doganale come strumenti di attrazione e di sviluppo nel porto di Taranto discuteranno: Cosimo Borraccino, assessore allo Sviluppo economico della Regione Puglia; Alessandro Panaro. Antonio Nisio, componente dell' organismo indipendente di valutazione dell' **Autorità portuale** di Taranto illustrerà le nuove dinamiche di policy making per accrescere il valore dell' accountability istituzionale. Dalle 16.30 alle 16.50 i partecipanti al webinar potranno rivolgere domande ai relatori. Le conclusioni sono previste per le ore 17. Si potrà seguire l' iniziativa in diretta streaming su: @PortodiTaranto.



Prete: «Qui un hub moderno capace di competere a livello internazionale»

«Con il Piano Operativo Triennale si apre una nuova stagione di programmazione per il Porto di Taranto e per l'intero ecosistema portuale ionico che è oggi protagonista di una grande fase evolutiva caratterizzata da una visione di crescita innovativa e sostenibile»: è l'impegno di presentazione che con il nuovo Piano triennale operativo del porto di Taranto assume Sergio Prete, presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Ionio. «Il triennio 2020-2022 rappresenta, l'arco temporale durante il quale l'Autorità del Mar Ionio porterà avanti la sua mission istituzionale che si arricchisce di nuovi elementi e progettualità capaci di guardare al futuro in chiave propositiva e generativa», aggiunge. Prete evidenzia che «Taranto si presenta oggi sulla scena nazionale ed internazionale come hub moderno e competitivo, le cui infrastrutture (istituzionale, fisica e logistica) sono in grado di alimentare processi virtuosi e ad elevato contenuto innovativo. Gli obiettivi e le sfide lanciati per il nuovo triennio ambiscono a sviluppare processi di rigenerazione nei diversi ambiti che caratterizzano il sistema portuale di Taranto: dall'efficientamento energetico ambientale al potenziamento della digitalizzazione dei processi e all'interoperabilità dei sistemi informativi. La nuova programmazione intende dare impulso all'economia del territorio, sostenendo la vitalità delle realtà produttive esistenti ed emergenti e la più ampia interconnessione ed integrazione dell'ecosistema portuale, con l'obiettivo di generare nuovi modelli di business declinabili nella filosofia della circular economy, cioè in grado di sostenere la massima valorizzazione delle risorse marittime-portuali, industriali, logistiche e turistiche». Il presidente ricorda che l'approvazione del Piano operativo triennale viene approvato nell'anno di scadenza del suo mandato. «Nonostante il nuovo periodo programmatico trovi il suo avvio proprio nella stessa annualità di conclusione del quadriennio di presidenza dell'Autorità, gli obiettivi individuati nascono dalla convinzione della necessità di creare una continuità sostenibile nel tempo con il lavoro svolto negli ultimi anni, nell'ottica di attuare una sinergica trasformazione del Porto di Taranto che oggi si presenta sul panorama internazionale come una grande piattaforma in cui l'Autorità portuale di Sistema funge da hub/acceleratore, di un sistema portuale e logistico evolutivo, attrattivo e competitivo». Sergio Prete da presidente e quindi da commissario governativo incaricato della realizzazione delle infrastrutture portuali ha realizzato investimenti per circa 500 milioni di euro nel giro di 8 anni. O.Mart. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Pesa l' azzeramento nel settore crociere

Nel segmento **portuale** desta grande allarme l' azzeramento quasi totale del trasporto passeggeri e crociere che in Italia vede coinvolto un business di oltre 53 milioni di persone di cui 12 milioni di crocieristi. «Ciò si rivelerà un danno soprattutto per il segmento traghetti e navi da crociera che con l' annullamento della stagione totale o parziale da parte delle compagnie», si legge nell' analisi fatta dall' **autorità portuale** di Taranto. Nel ramo crociere è stimata, in particolare, una perdita del 70%-80% del totale passeggeri con significativo impatto sul turismo; il settore, prima della crisi, era una realtà in rapida crescita.



Zes e zona franca, la marcia in più

Elementi chiave di attrattività per il territorio: se ne parlerà nel corso del confronto del pomeriggio Appello alle istituzioni: «Ritardi di Regione e Governo nel varare incentivi burocratici e credito di imposta»

Nel Piano operativo triennale 2020-2022 predisposto dall' **Autorità portuale**, con la collaborazione di Srm, si evidenzia il grande valore che al percorso di crescita del porto possono garantire la Zona economica speciale interregionale jonica e la Zona franca doganale interclusa. Ma risultano ritardi, in particolare per l'attuazione piena della Zes. Mentre risulta necessario mettere in campo alcune attività per rafforzarne il ruolo nel territorio. Tra le azioni strategiche individuate viene indicata come fondamentale la necessità di rendere la Zes pienamente operativa e funzionale per poter vendere ai clienti (le imprese) il prodotto (Zes) in maniera trasparente, chiara e rapida. Però, ci sono ancora dei blocchi di carattere burocratico ed amministrativo che ne impediscono il pieno svolgimento. Alcune azioni che il porto potrà intraprendere sono possibili solo in termini di moral suasion o azioni di sollecito nei confronti delle istituzioni (Presidenza del Consiglio, Ministero della Coesione, Regione). Al momento non paiono decollare gli incentivi burocratici su cui occorrerebbe una forte moral suasion sul Governo per varare i decreti attuativi. Le Zes di fatto non riescono ad attivare meccanismi di semplificazione tanto auspicati. Di questo presumibilmente si parlerà durante l' iniziativa di oggi pomeriggio e saranno ascoltate con attenzione le parole dei rappresentanti del governo nazionale e di quello regionale. Il credito di imposta non è collegato alla generazione di traffico **portuale**. Si possono definire meccanismi di incentivazione collegati al porto ma al momento non è prevista questa opzione. Come stabilire se gli incentivi effettivamente stimolino traffico **portuale** è ancora un dibattito aperto. I commissari straordinari governativi ancora non sono stati nominati e non è ben chiaro il ruolo che dovranno svolgere se non quello di presiedere il comitato di indirizzo. I meccanismi di incentivazione regionale di fatto non decollano. Il tema sarebbe quello di ipotizzare misure specifiche di finanziamento a valere sulla prossima programmazione dei fondi strutturali 2021-2027. Il Piano di Sviluppo predisposto dalla Zes Ionica mira sostanzialmente a raggiungere 3 obiettivi strategici: attirare investimenti di grandi gruppi nazionali o multinazionali che consentano: di assorbire la mano d' opera in uscita da settori in crisi o soggetti a ristrutturazioni; promuovere investimenti da parte delle Pmi locali nei settori di riferimento dell' economia regionale, quali l' agroalimentare, l' automotive, la meccanica, la gomma, il Tac, il legno-mobilito, il packaging, l' Itc, i servizi, la grande distribuzione e il turismo, finalizzati all' innovazione di prodotto, al consolidamento delle supply chain e all' espansione dei mercati di sbocco, soprattutto esteri; promuovere l' integrazione delle catene del valore a livello regionale e interregionale, attraverso la valorizzazione e il rilancio del ruolo e delle funzioni di integrazione logistica e produttiva dei sistemi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali. La Zona Franca Doganale interclusa per l' **Autorità portuale** è un elemento chiave di attrattività e potrà essere uno dei fattori di successo, unitamente alla Zes, specie in termini di attrazione di traffico **portuale** internazionale. La perimetrazione della Zona doganale interclusa è stata definita dall' **Autorità** del Mar Ionio e approvata con determinazione del direttore nazionale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Essa prevede nell' area **portuale** zone non contigue ma funzionali l' una all' altra quali magazzini per lo stoccaggio delle merci e parcheggi, oltre alla presenza di presidi doganali per il controllo delle merci in entrata e in uscita presso i varchi di accesso. I territori



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

destinati alla Zona Franca non sono considerati parte del territorio doganale dell' Ue e le merci extra-europee che vi arrivano non sono sottoposte al pagamento di Iva e dazi doganali perché non si considerano importate. Iva e dazi dovranno essere eventualmente pagati in un secondo momento, nel caso di introduzione nel territorio doganale italiano o dell' Ue. Nel caso in cui le merci siano lavorate o meno e destinate alla ri-esportazione in paesi extra-UE, non è previsto il pagamento di Iva o di dazi. Nel Piano operativo triennale si sottolinea che la realizzazione della Zona Franca interclusa consentirà a Taranto, ai territori localizzati nella Zes ionica ed alle attività connesse ad essa di inserirsi nelle supply chain mondiali garantendo sia maggiori flussi in import di materie prime, semilavorati e componentistica sia di esportare prodotti finiti soprattutto in territori Extra Ue, diventando pivot di traffico di lunga gittata. La Zona Franca potrà dare una forte spinta allo sviluppo del porto anche non andando di pari passo con l' evoluzione della Zes. O.Mart. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. Deiana: «Primo passo in attesa dei dragaggi bloccati da norme anacronistiche»

Via ai lavori sui fondali all' Isola Bianca: ogni anno 10 centimetri più bassi

L' ultimo allarme, in ordine di tempo, sull' urgenza dei lavori di escavo all' Isola Bianca era stato lanciato qualche giorno fa dalla Cgil. Solo quattro dei nove ormeggi sono agibili e le navi passeggeri sono costrette a fare la spola con il porto industriale a causa del progressivo insabbiamento dei fondali. L' ultimo escavo risale infatti al 1993. Ma ora l' **Autorità portuale** ha annunciato un primo passo con la partenza dei lavori per il livellamento dei fondali che dureranno dieci giorni, e garantiranno la piena operatività degli accosti centrali del porto. Si tratta solo della prima delle manutenzioni dei fondali in calendario per il golfo. «Come annunciato pubblicamente - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - mettiamo in campo un primo intervento che, in pochi giorni, assicurerà la piena operatività dello scalo dell' Isola Bianca per quella che, speriamo, possa essere una stagione vivace. Si tratta, è chiaro, di un primo passo, in attesa di poter stabilire data e modalità certe per l' avvio dei dragaggi nel golfo olbiese. Una problematica purtroppo ostaggio di normative anacronistiche, che ne rallentano iter e modalità di svolgimento. Questo nonostante sia risaputo che, proprio per la sua particolare conformazione, il bacino subisca un interrimento medio annuo di almeno 10 centimetri». Deiana lancia quindi un appello agli enti interessati affinché consentano all' Ente «di agire, una volta per tutte e nel rispetto della legge e dell' ecosistema marino, senza particolari prescrizioni ostative che allontanino, anno dopo anno, la soluzione ad un problema che sta diventando critico». (c.d.r.)



La Nuova Sardegna

Cagliari

Il modello spagnolo nell' isola: Deiana: «Ipotesi da valutare»

L' ex assessore ai Trasporti della giunta Pigliaru propone un' analisi approfondita «Sono situazioni differenti ma prima di escluderla è necessario studiare i dati»

CLAUDIO ZOCCHEDDU

SASSARI L' idea di chiudere la porta in faccia all' ipotesi non la prende nemmeno in considerazione. Per Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità portuale** unica della Sardegna ed ex assessore ai Trasporti della giunta Pigliaru, il "modello spagnolo" non è una soluzione irrealizzabile ma nemmeno la risposta a scatola chiusa in grado di risolvere tutti i problemi. Semplicemente ci sarebbe da ragionarci, costruire un modello da calzare addosso alla Sardegna e mettere insieme tutti i dati disponibili per completare una simulazione che potrebbe togliere tutti i dubbi. Non è facile, ma nemmeno impossibile. L' analisi. Deiana parte dall' inizio: «Quello che viene chiamato "modello spagnolo" è in realtà una delle possibilità previste dalle normative di Stato. In Spagna è stato utilizzato per agevolare i collegamenti le Baleari e con le Canarie, che sono molto diverse dalla Sardegna e hanno un numero di biglietti in continuità territoriale molto inferiore. Inoltre si parla di un modello che si è stabilizzato da poco». Uno dei problemi del contributo del 75 per cento garantito al passeggero residente è proprio il portafoglio pubblico: «Potrebbe esserci un' incertezza iniziale su questo tema, perché sarebbe complicato avere una previsione precisa sulla dotazione necessaria». Non è l' unica zona d' ombra del modello utilizzato in Spagna, c' è un' altra incognita che rende meno appetibile il sistema di aiuti: «Perché non governa in alcun modo l' offerta. È vero che finanziando direttamente i passeggeri non si punta tutto su un unico vettore, come invece capita sulla continuità territoriale per la Sardegna - spiega Deiana - ma con un sistema di questo tipo non si possono stabilire le frequenze e tanto meno i posti a disposizione. Ci si deve affidare al libero mercato e alle tariffe proposte dai vettori». Per assurdo, il "sistema spagnolo" potrebbe pagare la fiducia concessa ai vettori: «Certo, se per qualche improbabile motivo i biglietti costassero all' improvviso 700 euro l' uno, anche pagandone il 75 per cento con un finanziamento pubblico la differenza sarebbe comunque un' enormità». L' ultima incognita è dettata dall' emergenza sanitaria: «Che non permette di ragionare su numeri concreti e di creare un modello di riferimento modulato sulla Sardegna - continua Deiana -. Il blocco degli aerei e delle navi durante il lockdown ha creato una situazione di incertezza mai provata. Se il periodo fosse diverso, questo non sarebbe un passaggio impossibile e si potrebbero reperire tutti i dati necessari per simulare l' impatto sulla Sardegna del modello utilizzato in Spagna». Difficile, quindi, ma per nulla impossibile. Anche se il momento è delicato e i dubbi sul futuro sono tanti. Mettere alla porta ogni tipo di ragionamento, però, sarebbe altrettanto controproducente: «Al contrario è opportuno spostarsi dall' ottica tradizionale, ragionare su tutte le ipotesi possibili e valutarne i pro e i contro», conclude Deiana. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Lo stop al crocierismo non ferma l' Authority

Lo specchio crudele di un ritorno alla normalità che invece è solo apparente è rappresentato dal "vuoto" del porto di Messina. Laddove ci si era ormai abituati alla presenza delle navi da crociera, rimane solo il ricordo - e tale sarà per tutta la stagione - di quei lussuosi grattacieli galleggianti. Un blocco forzato che getta nello sconforto le agenzie turistiche e di viaggi - il crollo è verticale da mesi - ma che non ha demoralizzato l' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto che, come spiegato in una nota, «sta invece proseguendo con un' intensa azione di promozione, fra cui il lancio del nuovo logo e del brand "Porti dello Stretto. Dove il Mare incontra la Cultura"». Allo stesso tempo, comunica ancora l' Authority, stanno per essere avviati i lavori di adeguamento dell' attuale terminal crociere di Messina, «per assicurare che le future operazioni di imbarco e sbarco dei crocieristi avvengano in piena sicurezza e nel rispetto delle nuove prescrizioni in materia. Il nuovo layout e l' aggiornamento delle procedure sono stati preventivamente concordati con tutte le **Autorità** e le Forze dell' ordine operanti nell' area portuale e consentiranno la netta separazione dei flussi in imbarco ed in sbarco, il transito dei passeggeri in appositi tunnel di sanificazione e la realizzazione di aree coperte esterne per le attese precedenti alle operazioni di imbarco. Il Porto di Messina - è il messaggio "ottimistico" dei vertici dell' **Autorità** portuale - si prepara quindi a tornare a pieno titolo fra gli scali italiani impegnati in prima linea nel settore delle crociere, nell' attesa di consolidare le nuove strategie di promozione dell' Area dello Stretto, allargando le attività anche agli altri porti del **sistema** portuale». E in quest' ottica il presidente dell' Authority e il direttore del Museo archeologico nazionale di Reggio Calabria hanno firmato nei giorni scorsi un accordo di collaborazione. «L' obiettivo - spiega il presidente Mario Mega - è sempre quello di incrementare il traffico crocieristico nei porti di competenza, ma la strategia innovativa è presentare l' Area dello Stretto come destinazione turistico-culturale unica e raggiungibile sia per i crocieristi in sbarco a Messina che per quelli che, ci auspichiamo, potranno presto attraccare numerosi a Milazzo piuttosto che a Reggio Calabria». Continuano i lavori al terminal. Siglato accordo col Museo di Reggio.



Autorità Portuale dello Stretto e Museo archeologico di Reggio Calabria concludono accordo per il turismo

Il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto e il Direttore del Museo Archeologico Nazionale di Reggio Calabria (MARC) hanno firmato nei giorni scorsi un importante Accordo di Collaborazione. Il Documento sancisce l' avvio di un percorso condiviso per lo sviluppo di attività di promozione, valorizzazione e comunicazione e di progetti volti al perseguimento delle reciproche finalità istituzionali dei due Enti sottoscrittori. 'L' Accordo di Collaborazione con il MARC si innesta perfettamente nel percorso che già dai primi mesi del mio insediamento abbiamo attivato con le Istituzioni di Messina, Milazzo e Reggio Calabria e che ha portato l' AdSP dello Stretto a partecipare anche al Tavolo Interistituzionale permanente sul Turismo su invito del Presidente della Camera di Commercio di Reggio' dichiara il Presidente Mega. 'L' obiettivo è sempre quello di incrementare il traffico crocieristico nei porti di competenza, ma la strategia innovativa è presentare l' Area dello Stretto come destinazione turistico-culturale unica e raggiungibile sia per i crocieristi in sbarco a Messina che per quelli che, ci auspichiamo, potranno presto attraccare numerosi a Milazzo piuttosto che a Reggio Calabria. Le attrattive escursionistiche del territorio sono di incommensurabile bellezza e di grande varietà e il Museo Archeologico con i suoi Bronzi di Riace rappresenta una delle principali icone dello Stretto e meta imperdibile per i visitatori provenienti da tutte le parti del mondo'. L' attuale blocco forzato del settore crocieristico internazionale a causa del COVID-19 non ha demoralizzato l' AdSP che sta invece proseguendo con un' intensa azione di promozione, fra cui il lancio del nuovo logo e del brand Porti dello Stretto . Dove il Mare incontra la Cultura . Al contempo stanno per essere avviati i lavori di adeguamento dell' attuale terminal crociere di Messina per assicurare che le future operazioni di imbarco e sbarco dei crocieristi avvengano in piena sicurezza e nel rispetto delle nuove prescrizioni in materia. Il nuovo layout e l' aggiornamento delle procedure sono stati preventivamente concordati con tutte le **Autorità** e le Forze dell' ordine operanti nell' area **portuale** e consentiranno la netta separazione dei flussi in imbarco ed in sbarco, il passaggio dei passeggeri in appositi tunnel di sanificazione e la realizzazione di aree coperte esterne per le attese precedenti alle operazioni di imbarco. Il Porto di Messina si prepara quindi a tornare a pieno titolo fra gli scali italiani impegnati in prima linea nel settore delle crociere nell' attesa di consolidare le nuove strategie di promozione dell' Area dello Stretto, allargando le attività anche agli altri porti del **sistema portuale**. Il Direttore del Museo Archeologico Nazionale di Reggio Calabria Carmelo Malacrino dichiara 'Lavorare insieme per promuovere il patrimonio culturale e paesaggistico anche in chiave turistica è un obiettivo assolutamente prioritario. Il Ministro Franceschini ha inteso legare fortemente i musei al loro territorio e il MARC in questi anni si è aperto a innumerevoli forme di collaborazione per un percorso condiviso con istituzioni, enti e associazioni'. 'Abbiamo lavorato con entusiasmo - prosegue il Direttore - per giungere a questo accordo con l' **Autorità** del **Sistema Portuale** dello Stretto, che porterà iniziative e progetti utili anche a incrementare il traffico crocieristico. Ringrazio il Presidente Mega e tutto il suo staff per aver voluto consolidare questo rapporto, che darà presto i suoi frutti a vantaggio delle due regioni unite dallo Stretto'. Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su [Messinaora.it](https://www.messinaora.it).



Accordo di collaborazione AdSP Stretto - MarRC

GAM EDITORI

28 giugno 2020 - Il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto e il Direttore del Museo Archeologico Nazionale di Reggio Calabria (MARC) hanno firmato nei giorni scorsi un importante Accordo di Collaborazione. Il Documento sancisce l' avvio di un percorso condiviso per lo sviluppo di attività di promozione, valorizzazione e comunicazione e di progetti volti al perseguimento delle reciproche finalità istituzionali dei due Enti sottoscrittori.

"L' Accordo di Collaborazione con il MARC si innesta perfettamente nel percorso che già dai primi mesi del mio insediamento abbiamo attivato con le Istituzioni di Messina, Milazzo e Reggio Calabria e che ha portato l' AdSP dello Stretto a partecipare anche al Tavolo Interistituzionale permanente sul Turismo su invito del Presidente della Camera di Commercio di Reggio" dichiara il Presidente Mega.

"L' obiettivo è sempre quello di incrementare il traffico crocieristico nei porti di competenza, ma la strategia innovativa è presentare l' Area dello Stretto come destinazione turistico-culturale unica e raggiungibile sia per i crocieristi in sbarco a Messina che per quelli che, ci auspichiamo, potranno presto attraccare numerosi a Milazzo piuttosto che a Reggio Calabria. Le attrattive escursionistiche del territorio sono di incommensurabile bellezza e di grande varietà e il Museo Archeologico con i suoi Bronzi di Riace rappresenta una delle principali icone dello Stretto e meta imperdibile per i visitatori provenienti da tutte le parti del mondo". L' attuale blocco forzato del settore crocieristico internazionale a causa del COVID-19 non ha demoralizzato l' AdSP che sta invece proseguendo con un' intensa azione di promozione, fra cui il lancio del nuovo logo e del brand Porti dello Stretto. Dove il Mare incontra la Cultura.



Turismo

Le navi da crociera vogliono salpare prima di fine estate

Il settore spera in un anticipo rispetto alla scadenza attuale dell' autunno. Costa sta già mettendo in preparazione le prime due navi. Anche la cantieristica tiene: tutti i 120 ordinativi sono confermati e Fincantieri ne ha il 40%

massimo minella Prove di ripartenza per il mercato che non aveva mai conosciuto crisi prima che un virus invisibile fermasse navi da duecentomila tonnellate di stazza lorda. Il mondo delle crociere è in fermento, ancora fermo da quattro mesi alle banchine dei porti, ma pronto a ripartire non appena ci sarà il via libera del governo italiano. L' obiettivo è di tornare a navigare già prima della fine dell' estate, se possibile addirittura ad agosto. Così almeno vorrebbero i marchi che dominano la scena internazionale, Carnival, Costa, Royal Caribbean, Msc, Norwegian Cruise Line, Silversea, solo per citarne alcuni. L' argomento è sul tavolo dell' esecutivo Conte e, per il momento ancora sotto traccia, sta incrociando differenti dicasteri, dai Trasporti alla Salute, passando per lo Sviluppo Economico e il lavoro. Perché crociere, al di là dell' associazione ovvia con le vacanze, significa soprattutto occupazione per decine di migliaia di persone oggi a terra, nel vero senso della parola. Lo scorso anno, soltanto in Italia, sono transitati più di 11 milioni di passeggeri che a bordo e a terra spendono e alimentano un business concentrato che ha pochi paragoni con altri settori. A beneficiarne più di tutti, ovviamente, sono i costruttori. La cantieristica navale, che ha Fincantieri come azienda leader a livello mondiale nel segmento cruise, è rimasta a lungo in ansia di fronte al virus. Ma è ripartita presto con il lavoro dei cantieri, anche perché al momento nessuna delle 120 navi da crociera che compongono l' order book mondiale (valore stimato fra i 70 e gli 80 miliardi di euro) da qui al 2027 è stata disdettata. Ovviamente si andranno a rinegoziare i termini di consegna, ma nulla appare compromesso. Un segnale importante, questo, per tutto il settore delle costruzioni e in particolare per Fincantieri che ha un portafoglio ordini di ben 48 navi da crociera da costruire e consegnare. Fondamentale sarà però la ripresa delle crociere, ipotizzata inizialmente in autunno, ma che potrebbe avere qualche significativo anticipo nella seconda parte dell' estate. L' unica certezza, al momento, è che fino alla fine di luglio in Italia tutto resterà fermo. E poi? «Abbiamo annunciato la sospensione dei nostri programmi fino al 31 luglio, ma stiamo lavorando a stretto contatto con le istituzioni per la definizione di un protocollo che possa garantire una ripartenza in totale sicurezza auspicabilmente già da agosto», conferma Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere. E che non si tratti di parole di circostanza, quanto di un obiettivo concreto, lo conferma lo stesso manager dal quartier generale genovese di Costa «Stiamo progressivamente riarmando le nostre prime due navi per essere pronti ad accogliere i nostri ospiti presto nuovamente a bordo», aggiunge. Per farlo, però, sarà necessario mettere a punto un protocollo di sicurezza coordinato dal dicastero dei Trasporti in cui dovrà essere definito ogni singolo aspetto. La crociera, infatti, non significa soltanto navigazione, ma un percorso che inizia con l' arrivo dei passeggeri alla stazione marittima del porto e passa per il loro imbarco e la sosta a bordo, le escursioni a terra fino alla discesa finale. Ovvio quindi che sarà fondamentale il dialogo con gli enti pubblici preposti alla sicurezza della navigazione e dell' accosto, autorità portuali, capitanerie di porto, sanità marittima. Dalla definizione di queste regole condivise, si potrà capire se la ripartenza estiva, magari già ad agosto, potrà essere confermata o meno. In attesa di questo annuncio, però, le compagnie già si attivano per l' autunno, pronte anche



Affari & Finanza

Focus

ad anticipare di fronte ad accordi con il governo. «Noi abbiamo rivisto e aggiornato l'intera programmazione per la stagione invernale 2021, che partirà a fine ottobre e abbiamo già confermato a gennaio la crociera attorno al mondo - spiega Gianni Onorato, ceo di Msc Cruises - Con qualche aggiustamento degli itinerari di alcune navi possiamo già confermare tutte le principali crociere per andare incontro ai passeggeri che hanno già prenotato una vacanza con noi». I lunghi mesi di stop non hanno infatti allentato la richiesta di crociere, segmento del mercato-vacanze ancora percentualmente molto basso in valori assoluti (il 2% del totale) e attrattivo per il rapporto qualità-prezzo offerto a bordo. Il protocollo in via di definizione dovrebbe inizialmente riguardare crociere domestiche, circoscritte cioè ai porti italiani, con la possibilità iniziale di imbarcare solo turisti italiani. Un' autarchia temporanea che rappresenta quasi un test di prova per la ripartenza. Rispetto alla capienza massima sarà inizialmente ridotto il numero dei passeggeri (con l'equipaggio che scenderà di conseguenza) e anche per quanto riguarda le escursioni a terra si privilegeranno mete non particolarmente distanti, se possibile anche da raggiungere a piedi. A bordo, le misure igienico- sanitarie saranno rafforzate e verranno potenziate anche le strutture mediche sulla nave, con screening sanitari per i passeggeri e l'equipaggio. ©RIPRODUZIONE RISERVATA