ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

domenica, 12 luglio 2020

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data

domenica, 12 luglio 2020

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

12/07/2020 **Corriere della Sera** 6
Prima pagina del 12/07/2020

12/07/2020 **Il Fatto Quotidiano** 7
Prima pagina del 12/07/2020

12/07/2020 **Il Giornale** 8
Prima pagina del 12/07/2020

12/07/2020 **Il Giorno** 9
Prima pagina del 12/07/2020

12/07/2020 **Il Manifesto** 10
Prima pagina del 12/07/2020

12/07/2020 **Il Mattino** 11
Prima pagina del 12/07/2020

12/07/2020 **Il Messaggero** 12
Prima pagina del 12/07/2020

12/07/2020 **Il Resto del Carlino** 13
Prima pagina del 12/07/2020

12/07/2020 **Il Secolo XIX** 14
Prima pagina del 12/07/2020

12/07/2020 **Il Sole 24 Ore** 15
Prima pagina del 12/07/2020

12/07/2020 **Il Tempo** 16
Prima pagina del 12/07/2020

12/07/2020 **La Nazione** 17
Prima pagina del 12/07/2020

12/07/2020 **La Repubblica** 18
Prima pagina del 12/07/2020

12/07/2020 **La Stampa** 19
Prima pagina del 12/07/2020

Venezia

12/07/2020 **Corriere del Veneto** Pagina 7 20
«Il Mose funzionerà anche col mare grosso Lavoro per ridurre i costi di gestione»

12/07/2020 **Corriere del Veneto** Pagina 7 22
Scontro sulla risonanza: «Può sradicare le paratoie»

12/07/2020 **Corriere del Veneto** Pagina 11 *A. Zo.* 23
«Authority del Mose costi a carico del governo» Nascerà entro fine anno

12/07/2020 **Il Gazzettino** Pagina 26 *NICOLA MUNARO* 24
Effetto Mose in laguna «Mai più marea a 187»

12/07/2020 **Il Gazzettino** Pagina 26 25
Porto, da 5 mesi gli operatori attendono risposte sui fanghi

12/07/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 19 26
Mose, un altro miliardo per manutenzione e fine lavori

12/07/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 19 27
Mare e laguna isolati per la prima volta «Un fatto storico dimostrato dai dati»

12/07/2020 **Corriere della Sera** Pagina 21 *Paolo Costa* 29
Mose, si critica il passato ma l' opera funziona

11/07/2020 **Il Foglio** Pagina 1 *DI ANTONIO PASCALE* 30
Cari attivisti No Mose, è tempo di aprire le dighe dei vostri cervelli e di fare uscire una soluzione per salvare Venezia

12/07/2020 **Il Giornale** Pagina 4 31
Il Mose supera il primo test Ma non si sa chi dovrà azionarlo

12/07/2020 **Il Gazzettino** Pagina 27 *PAOLO GUIDONE* 32
De Piccoli: «Irrisolta la questione crociere L' indecisione fa danni»

Savona, Vado

12/07/2020 **La Stampa (ed. Savona)** Pagina 31 33
Scontro sindacale per 5 contratti senza rinnovo

11/07/2020 **Il Vostro Giornale** *MARCO RUSSO* 34
Cgil e Cisl sulla piattaforma di Vado: "Con Apm e Reefer relazioni sempre più tese, piano assunzioni confuso"

12/07/2020 **La Stampa (ed. Savona)** Pagina 33 *ELENA ROMANATO* 36
Autostrade, meno cantieri e chiusure ma ancora code e disagi nel weekend

Genova, Voltri

12/07/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 20 37
Elettrificazione delle Stazioni Marittime: bando vicino

12/07/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 20 38
Terminal Bettolo, ordinate le gru

11/07/2020 **Shipping Italy** 39
Fusione Psa - Sech: i dettagli e i nuovi equilibri della newco MergeCo che nascerà

12/07/2020 **Avvenire** Pagina 12 *FABIO CANESSA* 41
Genova isolata, la protesta dei camion

11/07/2020 **The Medi Telegraph** 42
Confitarma: "Riorganizzare i lavori sulle autostrade liguri"

La Spezia

12/07/2020 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 34 43
Eccedenze alimentari per le mense dei poveri

12/07/2020 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 34 44
Ma il porto green resta al palo

12/07/2020 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 34 45
«Buona l' idea degli sconti ai marittimi in transito»

12/07/2020 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 34 46
Canoni demaniali ridotti Il taglio proporzionate alle perdite economiche

12/07/2020 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 35 47
Vetrine speciali per il saluto ai crocieristi

Ravenna

12/07/2020 **Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)** Pagina 3 *FEDERICO SPADONI* 48
Demolizione pericolosa alla Berkan B Chiesta condanna per l' ex proprietario

12/07/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 43 49
Perfino un cuoco per smantellare la Berkan-B

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

11/07/2020 **The Medi Telegraph** 50
Rotabili -18,7% nel porto di Ancona

Napoli

12/07/2020 **Corriere del Mezzogiorno** Pagina 4 *Re. Ca.* 51
Nuova valanga di turisti sulle isole Agli imbarchi mascherine e niente ressa

Brindisi

12/07/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 10 52
Cna e l' idea di riconversione «Un deposito nel carbonile»

11/07/2020 **Brindisi Report** 53
Porto e disservizi, Oggiano chiede tavolo di concertazione

Taranto

12/07/2020 **Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)** Pagina 4 *Cesare Bechis* 54
Taranto, dopo cinque anni riprende il traffico merci Partono i cargo di Yilport

12/07/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 40 56
Tornano i container e il porto si rianima

12/07/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 11 *ALESSIO PIGNATELLI* 57
Riassunti gli ex Tct Settantadue su 500 tornano con Yilport

11/07/2020 **Ansa** 59
Porti: tornano porta-container a Taranto

11/07/2020 **The Medi Telegraph** 60
Domani i primi container a Taranto, dopo cinque anni

Olbia Golfo Aranci

12/07/2020 **La Nuova Sardegna** Pagina 35 *GIANDOMENICO MELE* 62
L' offerta è troppo bassa via dal porto la Sun lines

12/07/2020 **La Nuova Sardegna** Pagina 35 63
Cantiere Isola Bianca riaperti i moli 3 e 4 col fondale a 9 metri

Cagliari

12/07/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 3 64
«Crociere, l' Isola è pronta» Ma la ripresa è un' incognita

12/07/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 3 66
Porti, estate nera: crolla il traffico passeggeri

12/07/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 21 67
Porto canale, le carte sul vincolo a Roma

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

11/07/2020 **TempoStretto** *MARCO IPSALE* 68
Calcestruzzo depotenziato al porto di Messina, tutti assolti

Focus

11/07/2020 **Corriere Marittimo** 69
Armatori e Federagenti al governo: "Cambi equipaggi, situazione insostenibile"

DOMENICA 12 LUGLIO 2020 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 145 - N. 165

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

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

caffè motta IL PIACERE QUOTIDIANO

Atalanta super, finisce 2-2
Due rigori di Ronaldo salvano la Juventus
di **Mario Sconcerti**
servizi da pagina 40 a pagina 43

Il caso Inter
Brozovic in Rolls Royce brucia il rosso nella notte: alcoltest e via la patente
di **Guido de Carolis** e **Gianni Santucci**
a pagina 41

caffè motta IL PIACERE QUOTIDIANO

La tragedia e le leggi

LO SGUARDO (ATTENTO) DAL PONTE

di **Ferruccio de Bortoli**

Nei primi giorni di agosto, a quasi due anni dal crollo che causò 43 vittime, verrà inaugurato a Genova il nuovo ponte sul Polcevera. Nel rispetto delle famiglie e del dolore di una città, sarebbe preferibile non vi fosse un'altra inutile passerella. L'opera è bellissima. La ricostruzione è un esempio della grande qualità del lavoro italiano. La gestione commissariale del sindaco, Marco Bucci, una prova di efficienza organizzativa. Non c'è dubbio che sia un modello. Non sappiamo però quanto replicabile. I costi sono stati elevati. Per alcuni quasi il doppio. Sarà giusto rifletterci con un auspicabile sforzo di trasparenza.

Autostrade per l'Italia (Aspi) ha formalizzato l'ultima proposta al governo per scongiurare la revoca della concessione. Il Consiglio dei ministri si riunirà martedì per decidere. La questione spacca la maggioranza. I Cinque Stelle sono determinati a estromettere definitivamente la controllata di Atlantia (nella quale i Benetton hanno il 30 per cento) dalla gestione di circa tremila chilometri di autostrade, specie dopo la sentenza della Corte costituzionale che ha giudicato «non illegittima» l'esclusione del gruppo dalla ricostruzione dell'ex ponte Morandi. Lo scandalo degli infiniti ingorghi di questi ultimi giorni, dovuti a tardivi lavori di manutenzione nelle gallerie liguri, ha suscitato ulteriori e fondati risentimenti nei confronti del gestore autostradale.

continua a pagina 24

Virus Il nuovo Dpcm con le misure anti-Covid: no alle discoteche al chiuso, limiti per sagre e fiere

La stretta su voli e movida

Stato d'emergenza, Casellati: martedì si voti la proroga. Il Pd: noi con Conte

AP PHOTO/RAJANISH KAKADE

Operatori sanitari si svestono dopo aver sottoposto a screening gli occupanti di una baraccopoli a Mumbai, in India

di **Monica Guerzoni** e **Fiorenza Sarzanini**

Il nuovo decreto anti virus: stretta sui voli e limitazioni alla movida. No alle discoteche al chiuso. La presidente del Senato Casellati auspica che martedì si voti la proroga dello stato di emergenza. Il Pd garantisce lealtà a Conte.

da pagina 2 a pagina 6

L'allarme nel mondo: record di contagi in 24 ore

di **Monica Ricci Sargentini**

«Il virus sta accelerando». Così l'Organizzazione mondiale della sanità nel giorno più nero della pandemia che ha fatto registrare 228 mila casi in sole 24 ore. Ospedali pubblici nel caos in Africa, India e Pakistan. In America, dal Texas alla California, aumentano anche i morti.

alle pagine 4 e 5 **Sarcina, Turin**

IL «NO» AL PROLUNGAMENTO

L'eccezione non è la regola

di **Sabino Cassese**

Sono molte le ragioni per non prorogare al 31 dicembre lo stato di emergenza, dichiarato il 31 gennaio e in vigore fino al termine di luglio. In primo luogo, manca il presupposto della proroga. Perché venga dichiarato o prorogato uno stato di emergenza, non basta che vi sia il timore o la previsione di un evento calamitoso.

continua a pagina 3

GIANNELLI

Rimane l'ostilità dei 5 Stelle. Forti tensioni nella maggioranza

Autostrade, la proposta c'è Ma il governo: non basta

di **Fabio Savelli**

È arrivata la proposta di Autostrade: pronti a risarcire 3,4 miliardi e pronti a scendere sotto il 50 per cento. La decisione nel Consiglio dei ministri martedì. Le perplessità del governo: ancora non basta. M5S ancora su posizioni ostili. Tensioni con il Pd.

alle pagine 8 e 9 **Galluzzo, L.Salvia**

UN'ALTRA PER RIFORMARE IL WELFARE

Commissioni, che fascino

di **Dario Di Vico**

È in arrivo un'altra Commissione. Non si sono ancora esaurite le polemiche sulla sparizione del piano Colao e il governo, tramite il ministro del Welfare Nunzia Catalfo, ha deciso di ammassare nuova materia grigia per partorire la riforma degli ammortizzatori sociali.

continua a pagina 24

I RAPPORTI CON L'EGITTO

Giulio Regeni, un Paese ha il dovere della memoria

di **Ernesto Galli della Loggia**

Un Paese serio sa dire la verità: principalmente su se stesso. Non s'illude con infondate speranze, non millanta capacità che non ha e che sa di non avere.

continua a pagina 24

PARLA EMMA BONINO

«Io ragazzina da Tortora e le battaglie per l'Italia»

di **Walter Veltroni**

«Con aborto e divorzio cambiammo l'Italia». Emma Bonino si racconta. Il caso Moro, la crisi con Pannella, la visita a Tortora. «Ero una ragazzina, ma si convinse a candidarsi con noi».

alle pagine 18 e 19

NUOVA INTOLLERANZA

La dittatura del presente

di **Antonio Scurati**

Le ragioni del manifesto di intellettuali contro chi condanna il passato senza conoscerlo.

a pagina 33

PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

CORONA E GLI SPRITZ NEL NOME DI BERLINGUER

Matteo Salvini ha fatto arrabbiare il Pd. Approfittando del fatto che la nuova sede romana della Lega verrà aperta di fronte a quella che fu la sede storica del Pci, in via delle Botteghe Oscure, si è accaparrato una eredità: «I valori di una certa sinistra che fu, quella di Berlinguer, adesso sono stati raccolti da noi».

Indignazione, proteste, affronti: il Pd non l'ha presa bene. Ma siamo sicuri che il nome di Berlinguer non avesse un altro obiettivo? Qualche sera fa, Salvini è stato ospite di «#cartabianca». Dapprima è stato tutto un idillio con Mauro Corona, smanicato e arruffato più del solito. Lo scrittore ha raccontato le sue bevute con Piero Pelù (25 spritz!) poi si è rivolto a Salvini: «L'ho difeso, sta facendo buone cose». Il senatore era in modalità faccina felice, l'emoji della contentezza: «Un abbraccio Mauro!».

L'allegria è durata poco. Di lì a poco, Alessandro Barbano lo ha incalzato sui conti pubblici (come dovrebbe comportarsi nei talk ogni giornalista che fa il suo lavoro) e Salvini, infastidito, l'ha buttata subito in caciara, cambiando continuamente discorso. Era infastidito, come se si sentisse vittima di un'imboscata.

Così a farne le spese potrebbe essere quella che Corona chiama affettuosamente Bianchina, cioè la conduttrice Bianca Berlinguer.

Ogni nome reca una certa carica di destino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'eredità
Salvini e lo scrittore friulano da Bianca, figlia del leader del Pci

DOMANI GRATIS

Btp Futura, i conti da fare

di **Isidoro Trovato**

Successo dei Btp Futura, ma solo i risparmiatori che possono investire ne beneficeranno.

a pagina 28

Il nuovo capolavoro di
DON WINSLOW
Romanzo HarperCollins
BROKEN

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c1, DCB Milano

La Casellati annuncia il voto martedì sullo stato d'emergenza fino a fine anno, ma non è vero. Voleva aiutare Salvini&C. nella guerra a Conte, ma s'è sparata sui piedi

CRASTAN 1870 100% ORZO ITALIANO

il Fatto Quotidiano

NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Domenica 12 luglio 2020 - Anno 12 - n° 191
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,00 con il libro "Carlo Alberto Dalla Chiesa"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ristora INSTANT DRINKS

ASPI CEDE A CONTE Il Cda vuole l'accordo

Benetton in ginocchio Più soldi, meno azioni

■ La proposta: tre miliardi e 400 milioni per chiudere il procedimento di revoca, 7 miliardi di maggiori manutenzioni per 13,2 di investimenti complessivi. Sì anche all'ingresso di nuovi investitori e al taglio delle tariffe autostradali

DE RUBERTIS A PAG. 6

Mannelli

BILINGUI La pm Dolci: "Parlano 2 dialetti"

Lombardia, vita agra dei figli dei capimafia

■ Sono la nuova generazione dei Barbaro-Papalia, e dei Romeo e dei Marando. Hanno abbandonato Corsico e Buccinasco, a Sud di Milano, per il piccolo centro di Gudo Visconti. Tre strade, un bar e tanti affari criminali

MILOSA A PAG. 8 - 9

L'ideona leghista del compagno Sala: le gabbie salariali

ALTRO CHE DI SINISTRA

"NON È GIUSTO CHE UN DIPENDENTE PUBBLICO GUADAGNI A MILANO COME IN CALABRIA". DA UN'IDEA DI BOSSI E DELLA PEGGIOR CONFINDUSTRIA

GIARELLI A PAG. 6

CHI REMA CONTRO IL GOVERNO CONTE

Grandi manovre su Draghi con girotondo intorno a B.

D'ESPOSITO A PAG. 4

SOTTOSEGRETARIO M5S ALLA SALUTE

Sileri: "Meglio i due tamponi dello stop ai voli Schengen"

MANTOVANI A PAG. 3

» L'ESTATE DELLE LITI TV

Cuccarini-Matano come Yoko Ono e Paul McCartney

» Selvaggia Lucarelli

Alberto Matano vs Lorella Cuccarini. I due conduttori de *La vita in diretta* – l'uno vicino ai 5 stelle, l'altra alla Lega – sono stati i protagonisti dello scontro più duro e più "politico" dell'anno.

A PAG. 22

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** La Fase come-vi-pare *a pag. 10*
- **Colombo** Fortuna che c'è il Papa *a pag. 11*
- **Lerner** Da S. Sofia a Gerusalemme *a pag. 19*
- **Luttazzi** Leggi ed etica del buffone *a pag. 18*
- **Mercalli** Meno caldo, solo quest'anno *a pag. 11*

MESSAGGINI HORROR

Decapitazioni, stupri di minori e suicidi: la chat dei 10 ragazzi

SALVINI A PAG. 13

La cattiveria

Ultim'ora. L'Isis rivendica la discesa in campo di Emanuele Filiberto di Savoia

WWW.SPINOZA.IT

NICOLETTA ERCOLE

"Albertone segreto, Gassman fumatore, il sedere della Vitti"

FERRUCCI A PAG. 20 - 21

FINTA GALERA E GRAZIA

Trump salva Stone, anima nera dei Rep (da Nixon a Putin)

GRAMAGLIA A PAG. 15

Una vita da Caimano/3

» Marco Travaglio

Per chi ha dimenticato, anzi vuole dimenticare, prosegue il nostro viaggio nella galleria degli orrori del berlusconismo.

2001-2006. Il 13 maggio 2001 B. stravince le elezioni alla guida della Casa delle Libertà (61 collegi su 61 in Sicilia). Il suo secondo governo durerà cinque anni. Un lungo rosario di leggi ad personam processuali e aziendali (29, in aggiunta alle 4 del primo governo), controriforme devastanti (dalla scuola all'università, dalla sanità alle grandi opere, sfascio della Costituzione con la "devolution" (poi bocciata nel referendum dagli elettori), condoni fiscali ed edilizi, politiche finanziarie e sociali scriteriate, favori alle mafie, guerra ai magistrati, ai giornalisti e agli artisti scomodi (l'"editto" bulgaro contro Biagi, Santoro e Luttazzi, subito radiati dalla Rai), leggi contro la scienza (la n. 40 sulla fecondazione assistita), scontri con l'Europa, figuracce internazionali come l'insulto "kapò nazista" al vicepresidente Ue Martin Schulz, commissioni parlamentari per calunniare con falsi testimoni i leader dell'opposizione e perfino il presidente Ciampi (Telekom Serbia e Mitrokhin), dossieraggi illegali del Sismi e della collegata Security Telecom contro gli avversari, guerre in Afghanistan e in Iraq, *rendition* targate Cia come il sequestro a Milano dell'imam Abu Omar, mano libera ai poliziotti violenti (al G8 di Genova nel 2001). *Dulcis in fundo*, a fine legislatura (dicembre 2005): B. cambia la legge elettorale a colpi di maggioranza e vara il Porcellum (poi dichiarato incostituzionale dalla Consulta), che danneggia l'Unione, favoritissima nei sondaggi, e gli garantisce almeno il pareggio.

2006-2008. Il 2006, a tre mesi dal voto, si apre con la pubblicazione sul *Giornale* della telefonata segreta di Fassino a Consorte sulla scalata Unipol-Bnl (*"Allora siamo padroni di una banca?"*), trafugata da un amico di Paolo B., portata in dono a Silvio e approdata sul quotidiano di famiglia. Il 10 aprile l'Unione vince di un soffio, mentre B. grida ai brogli. Il Prodi2 si regge al Senato su un pugno di seggi. E non gode dei favori del neopresidente Giorgio Napolitano, grande fautore delle larghe intese, né di Walter Veltroni, che terrorizza gli alleati minori col suo Pd autosufficiente a "vocazione maggioritaria". B. corrompe subito, con 3 milioni di euro (di cui 2 in nero, cash) il senatore Idv Sergio De Gregorio, che passa da sinistra a destra. Tentativi analoghi compirà con altri senatori di maggioranza per rovesciare il governo. Intanto l'Unione lo salva un'altra volta dall'ineleggibilità (in barba alla legge 361/1957 col solito trucco di dichiarare ineleggibile Confalonieri al posto suo).

SEGUE A PAGINA 5

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

TEMPOCASA Ed è già casa

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

DOMENICA 12 LUGLIO 2020 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVII - Numero 165 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

ISSN 2532-4071 Il Giornale (ed. nazionale online)

TEMPOCASA Ed è già casa

ALTRO CHE COVID

EMERGENZA STIPENDI (ED EMERGENZA IMMIGRAZIONE)

Democrazia sospesa con la scusa del virus. Silenzio sul crollo delle buste paga e sugli sbarchi triplicati

Giuseppe Marino

Nel 2005 l'*Economist* definì l'Italia *the real sick man of Europe*, il «vero malato d'Europa». Nel 2020 l'eccezione italiana riguarda il sistema democratico stesso, dopo la decisione di Conte di prolungare lo stato d'emergenza. L'unico in Europa.

a pagina **3**
servizi da pagina **2** a pagina **6**

PORTI APERTI (SENZA DIRLO)

Chiamatelo «governo Carola»

di **Alessandro Sallusti**

Gli sbarchi si moltiplicano, Lampedusa scoppia e la situazione sanitaria è fuori controllo. Vietiamo l'ingresso in Italia ad americani e russi per paura del contagio, ma nulla di serio è messo in campo per arginare l'immigrazione clandestina. Anzi, il ministro dell'Interno Luciana Lamorgese ha annunciato di volere smantellare quanto prima i decreti sicurezza di salviniana memoria, unico e ultimo argine al caos totale. Quanto prima, ma non prima delle elezioni regionali di settembre, perché neppure sinistra e grillini possono permettersi di presentarsi in campagna elettorale sventolando la bandiera della libera immigrazione, pena essere presi a pernacchie dai loro elettori. Più comodo, e assai più ipocrita, lasciare quindi formalmente in piedi ancora per un po' le leggi di Salvini, ma non applicarle, che tanto nessun politico, opinionista e inchiestista denuncerà mai l'omissione di atti d'ufficio che prefetti, forze dell'ordine e magistrati compiono ogni giorno non applicando le norme in vigore.

Ha vinto Carola Rackete, la capitana coraggiosa che un anno fa con la sua nave ong Sea Watch sfidò il blocco speronando una motovedetta della Guardia di Finanza, e hanno perso gli italiani di buon senso di destra, di centro e di sinistra.

È paradossale: in nome della sovranità nazionale rifiutiamo che l'Europa ponga condizioni per riempirci di miliardi e poi non poniamo la minima condizione agli scafisti mascherati da agenti umanitari che, in barba alle nostre leggi, scorrazzano indisturbati in lungo e in largo sulle nostre coste.

Negare che esista questa emergenza è da stupidi, ostinarsi a non affrontarla con civiltà, ma anche con fermezza, è pericoloso. Se è vero, come purtroppo pare sia, che, passata l'estate, la crisi economica si farà feroce, avere migliaia di disperati fuori controllo (anche sanitario) in giro per il Paese sarà un problema nel problema. Non siamo buonisti, siamo incoscienti e irresponsabili verso di noi e verso chi accogliamo in questo modo privo di tutele e garanzie reciproche.

Spesso sono le buone intenzioni a causare i danni peggiori. Se metti al mondo più figli di quanti te ne puoi permettere non fai un buon servizio né ai figli né al mondo. E questo il ministro Lamorgese, che è donna e madre, dovrebbe ben saperlo.

•IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE - D.L. 353/03 CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46 - ART. 1, C. 1, DCB MILANO

IL TERRORISTA PROTESTA PER IL CIBO IN CELLA

A Battisti non piace il rancio Gli manca la gauche al caviale

di **Gian Micalessin**

a pagina **6**

ASSASSINO Cesare Battisti estradato in Italia nel febbraio 2019

LE ANALISI

Il premier fiuta il trappolone del voto in Senato

di **Vittorio Macioce**

Mi sono innamorato di te perché non avevo nulla da fare. Una vecchia canzone di Luigi Tenco racconta il sentimento dei partiti di maggioranza nei confronti di Giuseppe Conte. Si va avanti per noia, disillusione, opportunismo e per mancanza di alternative. Solo che, nel (...)

segue a pagina **2**

Così il bonus M5s sta distruggendo il Paese che lavora

di **Carlo Lottieri**

A causa della crisi conseguente al Covid-19, negli ultimi mesi in Italia il numero delle pensioni ha superato quello dei salari. A certificarlo è la Cgia di Mestre con una ricerca basata sull'elaborazione dei dati diffusi da Inps e Istat. Tutto questo è assai preoccupante, dato che un (...)

segue a pagina **5**

IL SONDAGGIO: SOVRANISTI SENZA MAGGIORANZA

Forza Italia è decisiva per far vincere i moderati

Francesco Cramer

Forza Italia sarà l'ago della bilancia. Ad assegnare agli azzurri un ruolo determinante per il futuro è il *Corriere della Sera* che pubblica il consueto sondaggio di Nando Pagnoncelli. I risultati sono netti: il centrodestra vincerà, ma sarà soprattutto il partito di Berlusconi ad essere decisivo per la maggioranza che verrà.

con **Bracalini** e **Di Sanzo** alle pagine **8-9**

L'INTERVENTO

Io, gay liberale che la sinistra non rispetta

di **Pierluigi Diaco**

a pagina **6**

INVITATA ALLA «VERSILIANA»

Charlotte, stellina web a 12 anni «Ma che fatica essere un idolo»

Serena Coppetti

a pagina **15**

L'articolo della domenica

La visione del futuro che serve alla politica

di **Francesco Alberoni**

Più o meno tutti, uscendo dalla pandemia, desideriamo avere un governo che abbia un progetto di lungo termine, che sappia affrontare non solo i problemi drammatici del presente, ma anche sapere guardare avanti. Un governo che abbia una visione di cosa deve essere il nostro Paese nel quadro geopolitico in mutamento. La pandemia, lo sappiamo, creerà problemi economici a livello mondiale e rischia di produrre un indebolimento dell'Europa che ha un calo della natalità e un invecchiamento della popolazione.

E il piano strategico per il futuro (...)

segue a pagina **13**

IL «GIORNALE» DELL'ESTATE

I CONCERTI CHE HANNO FATTO LA STORIA

Quel Jova Beach Party che ha chiuso un'era

di **Paolo Giordano**

a pagina **16**

CONTROCULTURA

IL NUOVO LIBRO DI DESIDERIO

Filosofare di calcio fra poesia e libertà

di **Luca Doninelli** e **Corrado Ocone**

alle pagine **23** e **24-25**

giessegi

2.024.000 Lettori (Audipress 2019/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 65 - Numero 165

QN Anno 21 - Numero 191

IL GIORNO

DOMENICA 12 luglio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

Milano, "brucia" un rosso e alcoltest positivo

Per l'interista Brozovic notte da dimenticare: multa e Rolls sequestrata

Palma a pagina 14

Studio del San Raffaele

Mortalità Covid: il primato lombardo pagato dagli anziani

Bonezzi a pagina **13**

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

Ragazzi persi nelle chat dell'orrore

Venti adolescenti nei guai dopo che una madre scopre immagini pedofile e di violenza estrema sul cellulare del figlio
L'inchiesta mette in luce un terribile fenomeno: video scaricati dal web profondo girano sui telefoni anche di tredicenni

Servizi alle pagine **3**, **4** e **5**

I timori di un autunno caldo

Il caro prezzo dei ritardi nelle scelte

Sandro Neri

Sembra vicina la proroga fino al 31 dicembre dello stato di emergenza. Il premier per ora frena, ma tutto lascia supporre che le misure eccezionali varate per il Covid 19 dureranno fino a fine anno. I mal di pancia di Pd e Italia Viva costringono Giuseppe Conte alla cautela, perché su una decisione così delicata dovrà necessariamente passare dal parlamento. Su zone rosse, smart working e scuole, dunque, le restrizioni introdotte a seguito della pandemia non decadranno il 31 luglio. Palazzo Chigi giustifica questa scelta col prolungarsi dei rischi sanitari, vista anche la risalita dei contagi. Ma le opposizioni fanno rilevare come questo passo rischi di rafforzare fin troppo i pieni poteri del premier.

Segue a pagina **13**

STEFANIA SANDRELLI SI CONFESSA: NON SENTO L'ETÀ, NIENTE LIFTING «SOGNAVO IL BALLO, POI IL CINEMA CON GERMI. LA MIA VITA INDOMITA»

UNA LUNGA STORIA D'AMORE

Bogani alle pagine **18** e **19**

Stefania Sandrelli, 74 anni

DALLE CITTÀ

Milano, allarme della Procura

Abusi su minori boom di denunce «Senza le scuole manca il sostegno»

Giorgi nelle **Cronache**

Milano, l'inchiesta sui camici

La certezza dei magistrati In Regione sapevano del conflitto d'interessi

Servizio nelle **Cronache**

Milano, viale Forlanini

Schianto in moto Lui lascia la ragazza agonizzante a terra

Servizio nelle **Cronache**

Sondaggio: agli italiani manca il calcio dal vivo

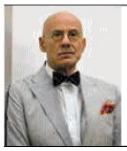
Basta partite in silenzio Riaprite gli stadi ai tifosi

A. Noto a pagina **8**

Dea due volte in vantaggio, doppio penalty per Cr7

L'Atalanta fa paura Ronaldo salva la Juve

Servizi nel **QS**



Alias Domenica

JAMES ELLROY Secondo capitolo del nuovo «Los Angeles Quartet», ritorno a una città buia e maledetta, specchio dell'America razzista

Le Monde diplomatique

IN EDICOLA DAL 15 LUGLIO Dossier turismo; violenze della polizia, governi e Silicon Valley; Bolivia, élite reazionaria; Urss e buoni piani

Culture

COLONIALISMI Un'inchiesta-denuncia del 1909 di Arthur Conan Doyle. «Il crimine del Congo» ora in italiano

Marco Boccitto pagina 10

quotidiano comunista

oggi con ALIAS DOMENICA

il manifesto

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

DOMENICA 12 LUGLIO 2020 – ANNO L – N° 166 www.ilmanifesto.it euro 1,50

ATTACCHI DALLE DESTRE, MA IL MALUMORE È ANCHE NELLA MAGGIORANZA

Emergenza, Conte andrà in parlamento

La proroga dello stato di emergenza annunciata quasi en passant dal premier durante una conferenza stampa sul Mose venerdì scorso scatena l'ira delle destre. Anche Forza Italia attacca: «Restiamo contrari». Dalla maggioranza la proroga viene descritta come «scelta tecnica» per l'eventualità di ripresa della pandemia, ma ormai qualche imbarazzo affiora anche da quella parte. La presidente del senato Casellati chiede un voto già martedì alle camere, dopo le comunicazioni del ministro Speranza, ma Palazzo Chigi la smentisce: la proroga arriverà più avanti, prima del 31 luglio, e sarà Conte ad andare in parlamento. Zingaretti blinda il governo, come già aveva fatto il reggente M5s Crimi: «Pronti a sostenere qualsiasi scelta utile a contenere la pandemia. Chi nel mondo non lo ha fatto sta pagando un prezzo drammatico» **PREZIOSI A PAGINA 2**

COVID TRA I FATTORINI DELLA LOGISTICA

Emilia, 70 mila test sierologici

La curva dei contagi cala, dopo tre giorni in salita. Lombardia sempre prima. Nel milanese 26 positivi, in regione 67. Il grido d'allarme di infermiere di di Cremona su fb: «Ci risiamo col virus». In Emilia due focolai nella logistica. La regione ordina test sierologici per 70 mila fattorini **STINCO, POLLICE A PAGINA 3**

foto LaPresse

Fuori strada

Aspi risponde all'ultimatum del governo e presenta un nuovo piano per evitare la revoca della concessione: tagli ai pedaggi, maggiori investimenti. Ma i Benetton pur ridimensionati restano in Atlantia. I 5 Stelle scettici, Pd e Italia viva prudenti . Slitta il Cdm di martedì pagina 4

all'interno

Europa

Recovery Fund, per Conte una settimana decisiva

Conte si prepara a una settimana fondamentale. Il Consiglio europeo di venerdì e sabato, salvo miracoli, non raggiungerà l'accordo finale sul Recovery Fund.

ANDREA COLOMBO **PAGINA 4**

Inchiesta Cgia

Covid, da maggio più pensionati che lavoratori

Il numero delle pensioni erogate in Italia ha superato quello degli occupati: 22,78 milioni contro 22,77 milioni di persone in attività. Lo sostiene la Cgia di Mestre

MARIO PIERRO **PAGINA 2**

Movimento

Domani in piazza in dieci regioni: «Priorità alla scuola»

La mobilitazione chiede garanzie per il ritorno in classe ai governatori di Emilia, Toscana, Piemonte, Lombardia, Lazio, Umbria, Veneto, Marche, Puglia, Sicilia.

ROBERTO CICCARELLI **PAGINA 2**

Economia

Più spesa pubblica per colmare la domanda

PIERLUIGI CIOCCA

La situazione economica è drammatica. Lo Stato deve spendere di più, finché riesce a indebitarsi con i mercati o con l'Europa. Le previsioni degli organismi internazionali sul 2020 convergono su un crollo di circa 200 miliardi del Pil italiano, sempre nella speranza di evitare una seconda ondata.

— segue a pagina 6 —

Riforma fiscale

Un reddito a fondo perduto

MARCO BASCETTA

La partita fiscale si è aperta con l'usuale lessico mellifluo. Tanto squillante nel sottolineare chi ne trarrà vantaggio quanto reticente nell'indicare chi pagherà il conto. L'erario si pavoneggia elencando le sue presunte virtù: equo, trasparente, efficiente. Lungimirante e benefico si preoccuperà di tutto.

— segue a pagina 4 —

BALLOTTAGGIO IN POLONIA

Il sindaco liberale sfida il presidente populista

Nel risultato del ballottaggio delle presidenziali si nasconde il futuro della Polonia. Il sindaco di Varsavia, 13 punti in meno del presidente uscente Duda al primo turno, sfida l'oscurantismo del governo per cambiare le traiettorie politiche interne ed europee del paese.

GIUSEPPE SEDIA A PAGINA 7

Omotransfobia

Perché la Carta non eccede nelle definizioni

SILVIA NICCOLAI

In Italia sono oggi punite la propaganda di idee sulla superiorità o sull'odio razziale o etnico, l'istigazione o il compimento di atti di discriminazione per motivi razziali, etnici, o religiosi. Il progetto di legge contro l'omotransfobia aggiunge a questi reati quelli «fondati sul sesso, genere, orientamento sessuale, identità di genere»

— segue a pagina 6 —

PANDEMIA/ISRAELE

Misure «insensate», Netanyahu nell'angolo

Alle prese con una seconda ondata che ha fatto schizzare l'indice dei contagi oltre il 5%, Netanyahu è stretto tra gli scienziati («insensato riaprire tutto a maggio») e l'economia in picchiata libera. A Tel Aviv prima protesta di massa contro il governo. Il lockdown prima «categoricamente escluso» ora aleggia su Israele. **MICHELE GIORGIO A PAGINA 7**

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gipa/C/RM/23/2103

9 771720 215000 00712

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXVIII- N° 191 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Domenica 12 Luglio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" + "IL DISPARI", EURO 1,20

Svolta Mercadante
Stabile, Rigillo lascia la scuola «Andò mi ha chiesto di andare via»
Luciano Giannini a pag. 17

Lo scandalo
«Girolamini, pochi fondi e cantiere in ritardo» Parla il sovrintendente
Giovanni Chianelli in Cronaca

Oggi Napoli-Milan
Gattuso, la sfida a Ibrahimovic e l'esame per la Champions
Francesco De Luca a pag. 39

Autostrade alza l'offerta ma il governo resta diviso

Mossa per scongiurare la revoca: 3,4 miliardi e pedaggi più bassi I Cinquestelle resistono: non basta

Amoruso, Bassi e Conti *alle pagg. 2 e 3*

L'ultima occasione

Gli aiuti europei e le nostre paure da superare

Romano Prodi

Questa domenica si colloca su un delicato crinale delle nostre vicende economiche. Con la scorsa settimana è infatti finito il ciclo delle previsioni degli istituti di ricerca sul futuro dell'economia che, in genere, precedono le ferie estive e, nel corso della prossima, si terrà la riunione del Consiglio europeo che dovrà dire la parola conclusiva sul grande programma di aiuti dedicati a superare la crisi in corso. Per quanto riguarda le previsioni, le analisi del Fondo monetario internazionale, della Banca d'Italia e, ultima nel tempo, dRi Prometeia, concordano non solo nel sottolineare la grave entità della caduta, ma anche le difficoltà, la lentezza e le asimmetrie della ripresa.

Continua a pag. 39

Le parole sbagliate

Scivolone di Sala: «Nord-Sud, no a stipendi uguali»

Nando Santonastaso

Il reddito medio pro capite, a prezzi correnti, di un abitante della Lombardia è di 22,9mila euro, in base ai dati aggiornati dell'Istat; chi vive nel Mezzogiorno arriva a 14mila euro di media. Basterebbero questi numeri, da tempo purtroppo inconfutabili, per dimostrare l'assoluta infondatezza del ragionamento proposto dal sindaco Pd di Milano Beppe Sala, secondo il quale «è intrinsecamente sbagliato che un dipendente pubblico, a parità di ruolo, guadagni gli stessi soldi a Milano o a Reggio Calabria perché il costo della vita in quelle due realtà è diverso». Parole che hanno provocato reazioni bipartisan contro l'ipotesi di gabbie salariali.

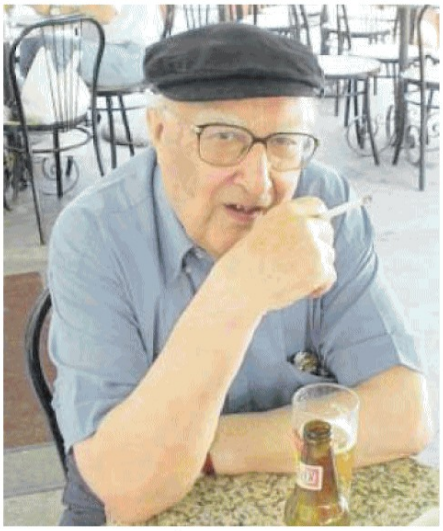
A pag. 10

«Stiamo sottovalutando il virus pronti a chiudere singole aree»

▸Il ministro Boccia: troppi assembramenti. Contagi dall'estero, è allarme Scuola, De Luca ai sindaci: «Prendetevi gli avvisi di garanzia, ma riaprite»

Canettieri, Capone e servizi *da pag. 6 a 9*

L'intervista Un anno fa la scomparsa del maestro



Veronesi: «Il gigante Camilleri sempre ignorato dallo Strega»

Generoso Picone *a pag. 15*

Raffaele Volpi (Copasir)
«Si rischia la crisi sociale coinvolgere il Parlamento»
Valentino Di Giacomo *a pag. 5*

Giorgio Palù (virologo)
«Prolungare l'emergenza? No, servono atti concreti»
Lucilla Vazza *a pag. 5*

Le interviste del Mattino

Sepe: un piano per lo sviluppo basta assistenza

Il cardinale e il bilancio di 14 anni a Napoli «Serve più collaborazione istituzionale»

In Campania tanti imprenditori hanno mollato, vanno snellite le procedure per gli aiuti

Pietro Perone *in Cronaca*

I focus del Mattino

Dalla droga alla finanza, le mafie in Borsa valgono 150 miliardi

Gigi Di Fiore

La criminalità organizzata fa salti di qualità, ai tradizionali investimenti immobiliari o di esercizi di ristorazione e bar, aggiunge anche gli investimenti finanziari. Le stime della guardia di finanza parlano di fatturati medi da 150 miliardi di euro all'anno. Denaro da riciclare e reinvestire. Le Procure e la Guardia di finanza si affidano alle segnalazioni dell'Unità d'informazione finanziaria della Banca d'Italia, diretta da Claudio Clemente. Lo scorso anno, le segnalazioni di operazioni sospette di riciclaggio sono state 105.789 per un valore di 91 miliardi di euro, che erano il 7,9 per cento in più dell'anno precedente. Nei primi quattro mesi di quest'anno, quando l'Italia era in lockdown, le segnalazioni di operazioni finanziarie sospette erano già 35.927. La pandemia non ha fermato le mafie.

A pag. 14

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 12/07/20 ----
Time: 12/07/20 00:05

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 12/07/20-N:

MD

Il Messaggero

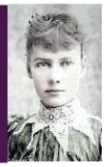
€ 1,40* ANNO 142- N° 191 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE

Domenica 12 Luglio 2020 • S. Fortunato — IL GIORNALE DEL MATTINO — Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

MD

Il libro
Nellie Bly, quel giro del mondo che emancipò le donne
Arnaldi a pag. 21



Il caso
Will Smith, l'ammissione in tv della moglie: «L'ho tradito»
Guasco e Ravarino a pag. 15

L'intervista
Gigi Proietti: «Un erede di Sordi non può esistere: l'Italia è cambiata»
Satta a pag. 19

Il Messaggero
3 PUNTI
ilmessaggero.it/sport

L'ultima occasione

La paura che opprime e la mano tesa dell'Europa

Romano Prodi

Questa domenica si colloca su un delicato crinale delle nostre vicende economiche. Con la scorsa settimana è infatti finito il ciclo delle previsioni degli istituti di ricerca sul futuro dell'economia che, in genere, precedono le ferie estive e, nel corso della prossima, si terrà la riunione del Consiglio Europeo che dovrà dire la parola conclusiva sul grande programma di aiuti dedicati a superare la crisi in corso.

Per quanto riguarda le previsioni, le analisi del Fondo Monetario Internazionale, della Banca d'Italia e, ultima nel tempo, di Prometeia, concordano non solo nel sottolineare la grave entità della caduta, ma anche le difficoltà, la lentezza e le asimmetrie della ripresa. Tutto questo anche se riconoscono che la politica adottata dai grandi protagonisti dell'economia mondiale è stata complessivamente pronta e correttamente indirizzata.

Lo stimolo impresso da Stati Uniti, Cina e, finalmente anche dall'Unione Europea e dai suoi Paesi membri, è infatti senza precedenti. Inoltre le linee d'intervento vanno nella stessa direzione: tutte sono rivolte a sostenere il potere d'acquisto dei cittadini e a fornire risorse finanziarie alle imprese, quasi senza curarsi del deficit dei bilanci pubblici che tali decisioni comportano.

Tuttavia, a dispetto delle vigorose politiche di sostegno, le previsioni di tutti gli analisti rimangono ancora negative.

Continua a pag. 18

«Sempre pronti a chiudere a zone»

▸**L'intervista.** Il ministro Boccia: «Si rischia di sottovalutare il virus, troppi assembramenti»
▸Scontro nell'esecutivo sulla proroga dell'emergenza. Allarme Viminale per i gruppi anarchici

ROMA «Sempre pronti a chiudere a zone». Il ministro degli Affari regionali Francesco Boccia a *Il Messaggero*: «Si rischia di sottovalutare il virus, troppi assembramenti». Scontro nel governo sulla proroga dell'emergenza. Il presidente del Senato: martedì il voto sui pieni poteri. Palazzo Chigi: no, solo sul Dpcm. Il presidente del Copasir Raffaele Volpi: l'allarme del Viminale sul rischio di contestazioni anarchiche è reale.

Canettieri e Pucci alle pag. 4 e 5

Vittoria a Brescia (0-3). Nicolò torna al gol

Roma a valanga, festa Zaniolo Lazio, altro crollo: addio sogni

Zaniolo festeggia dopo il gol al Brescia (foto LAPRESSE) Nello Sport

Il nuovo picco

Contagi dall'estero trovati positivi già mille stranieri

A pag. 6

Il virologo

Crisanti: «Tamponi a tutti in aeroporto È l'unica strada»

Mauro Evangelisti

«Ora tamponi a tutti in aeroporto e controlli su chi è in quarantena». Così Andrea Crisanti in una intervista a *Il Messaggero*.

A pag. 7

Autostrade cede e alza l'offerta Ma il governo è ancora diviso

▸Aspi: tariffe più basse e 3,4 miliardi. M5S resiste: non basta

ROMA Autostrade offre al governo 3,4 miliardi e tariffe più basse. La società ha inviato la lettera con la nuova proposta con l'obiettivo di trovare un accordo e scongiurare la revoca della concessione. Si anche al nuovo meccanismo di calcolo dei pedaggi. Confermati 14,5 miliardi di investimenti sulla rete. Anche la disponibilità ad un aumento di capitale per nuovi soci. Ma il M5S resiste: non basta. Il premier Conte chiamato a una mediazione.

Amoruso, Bassi e Conti alle pag. 2 e 3

Tasse universitarie più basse in 3 regioni

«Atenei scontati per chi resta al Sud» La mossa per riprendersi i fuorisede

ROMA Tornare a casa non costa nulla. E' questo il richiamo degli atenei del Sud che, rivolgendosi agli studenti meridionali che hanno scelto di studiare al Nord, gli azzerano le tasse universitarie. L'obiettivo, in tempi di crisi, è evitare la dispersione degli studenti e allo stesso tempo ripopolare quelle zone d'Italia che, come il Sud, da troppi anni vedono andare via i giovani. Senza ritorno, visto che poi anche il lavoro è fuori sede.

Loiacono a pag. 11

L'orrore in chat

Gli inferi del web che catturano i nostri ragazzi

Umberto Rapetto

Le cavità sotterranee sono sempre state misteriose, capaci di ospitare il segreto e il proibito, in grado di generare adrenalina e procurare brividi che altrove stentano a manifestarsi. Non parliamo di cunicoli nelle fondamenta dei castelli.

Continua a pag. 14
Scarpa a pag. 14

IL GIORNO DI BRANKO

TEMPO DI SVOLTE PER L'ARIETE

Buona domenica, Ariete! Le stelle annunciano per voi un'estate davvero calda di amori, passioni, distacchi, incontri e partenze... Ma poi ci sono anche Lune che impongono una seria e approfondita analisi delle cose accadute dall'inizio dell'anno fino a quest'ultimo quarto, nel segno. Non è solo vostra, riguarda noi tutti, perché la notizia è che da oggi stesso noi tutti iniziamo a svoltare. D'accordo o no, volendo o non volendo. 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 Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50

-TRX 11:11/07/20 23:44-NOTE:

2.024.000 Lettori (Audipress 2019/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 135 - Numero 165

QN Anno 21 - Numero 191

il Resto del Carlino

DOMENICA 12 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

L'idea del Comune. Lei: «Amo la Romagna»

«Michelle, aiutaci» Turismo, Rimini vuole la Hunziker testimonial

Spadazzi a pagina 13

OGGI IN REGALO
SPECIALE WEEKEND
QN WEEKEND

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

Ragazzi persi nelle chat dell'orrore

Venti adolescenti nei guai dopo che una madre scopre immagini pedofile e di violenza estrema sul cellulare del figlio
L'inchiesta mette in luce un terribile fenomeno: video scaricati dal web profondo girano sui telefoni anche di tredicenni

Servizi alle pagine 3, 4 e 5

Supermarket droga

Una sveglia anti sballo per le coscienze

Beppe Boni

I volti belli e innocenti dei due ragazzini di Terni, immagine di tenerezza infinita, morti per uno sballo al metadone da 15 euro e le facce sfrontate degli adolescenti che a Rimini rapinavano i coetanei, qualcosa in comune ce l'hanno. Hanno imboccato strade pericolose e diverse, ma li ha mandati a sbattere contro un muro la stessa logica distorta, la scellerata e forse inconsapevole volontà di andare oltre. I primi, quasi timidamente, forse per sentirsi adulti, hanno chiuso col futuro che li aspettava, addormentandosi per sempre nel proprio letto. Chissà quante volte, o forse poche, hanno voluto provare l'emozione di una sostanza che li faceva volare.

Continua a pagina 14

STEFANIA SANDRELLI SI CONFESSA: NON SENTO L'ETÀ, NIENTE LIFTING «SOGNAVO IL BALLO, POI IL CINEMA CON GERMI. LA MIA VITA INDOMITA»

UNA LUNGA STORIA D'AMORE

Bogani alle pagine 18 e 19

Stefania Sandrelli, 74 anni

DALLE CITTÀ

Bologna, la linea della Regione

I positivi da Tnt arrivano a 43 «Logistica, pronti 70mila test»

Barbetta e **N. Bianchi** in **Cronaca**

Bologna, morto a 69 anni

Addio a Giovagnoli, il pm che indagò sul delitto Biagi

Servizio in **Cronaca**

Bologna, l'annuncio

Presto una nuova sede della Lega in centro storico

Carbutti in **Cronaca**

Sondaggio: agli italiani manca il calcio dal vivo

Basta partite in silenzio Riaprite gli stadi ai tifosi

A. Noto a pagina 8

Dea due volte in vantaggio, doppio penalty per Cr7

L'Atalanta fa paura Ronaldo salva la Juve

Servizi nel **QS**

DentalOne Studi Odontoiatrici
Genova Via Donghi 20r
via dei Macelli di Soziglia 17r
www.dentalone.it
Dott. Vittorio Magnano iscritto all'ordine dei medici chirurghi e degli odontoiatri numero 1710

DOMENICA 12 LUGLIO 2020

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 165, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

DentalOne Studi Odontoiatrici
Genova Via Donghi 20r
via dei Macelli di Soziglia 17r
Tel. 3297535205
Dott. Vittorio Magnano iscritto all'ordine dei medici chirurghi e degli odontoiatri numero 1710

TEMPO D'ESTATE

Da nord a sud, la guida a eventi, spettacoli e proposte

Domani l'inserto di 8 pagine **in omaggio** con IL SECOLO XIX

IN 9 GIORNI 33 MILA DOMANDE

Medicina, iscrizioni boom ma il test costa il doppio

AMABILE / PAGINA 10

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 14
Commenti	Pagina 17
Economia-Marittimo	Pagina 19
Genova	Pagina 22
Programmi-Tv	Pagina 41
Xte	Pagina 42
Sport	Pagina 46

RIMANE ANCORA APERTO IL NODO DELL'INGRESSO IN ASPI DI UN SOCIO DI MAGGIORANZA PUBBLICO CHE PER L'ESECUTIVO È IRRINUNCIABILE

Autostrade, ecco l'offerta finale Conte verso il sì, ma M5S frena

Confermati il taglio ai pedaggi del 4% e i 3,4 miliardi di risorse: 700 sono destinati a Genova

Autostrade per l'Italia ha fatto la sua mossa, rispettando l'ultimatum imposto dal governo: pedaggi ridotti del 4%, 3,4 miliardi di risorse per Genova, 14,5 miliardi di investimenti complessivi compresa la Gronda. Piatto che potrebbe essere accettabile e ha suscitato accenni di ottimismo nei palazzi romani. Ma che ha agitato i 5 stelle. Spaccato, ancora una volta, tra chi è pronto ad accettare l'offerta e chi, invece, vede la mancata revoca come l'ennesima promessa fatta e non mantenuta.

CAPURSO E LOMBARDO / PAGINE 2 E 3

ROLLI

FRENA ANCHE IL COLLE: «NESSUNA FORZATURA»

Alessandro Di Matteo

Lo stato d'emergenza per il Covid finisce in Aula Berlusconi: «Il governo rispetti la Costituzione»

La proroga dello stato di emergenza dovrà passare per il Parlamento. Alla fine il premier Giuseppe Conte ha dovuto chiarirlo per placare l'insofferenza della sua stessa maggioranza che stava montando pericolosamente. Sarà lo stesso premier, e non il ministro della Salute Roberto Speranza, a riferire alle Camere sulla decisione che «ancora non è stata presa». Ci sarà «una delibera» del governo, ma non un Dpcm. È quello che volevano Pd, Iv e Leu. E che ha chiesto lo stesso Berlusconi, con una lettera: «Conte rispetti le garanzie costituzionali». L'ARTICOLO, BOTTERO E MAGRI / PAGINE 6 E 7

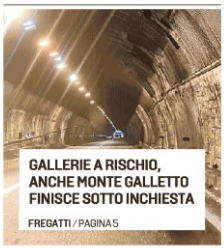
PARLA IL SOTTOSEGRETARIO

Roberto Sculli

Traversi: «La revoca resta per i Cinquestelle l'unica proposta»

Roberto Traversi, sottosegretario ligure del M5S al Mit, non nasconde la preferenza per la revoca: «Non basta promettere un po' di soldi per cancellare quanto è successo».

L'ARTICOLO / PAGINA 2



GALLERIE A RISCHIO, ANCHE MONTE GALLETTO FINISCE SOTTO INCHIESTA

FREGATTI / PAGINA 5

La svolta francescana di Tasca, vescovo di Genova

Il nuovo arcivescovo di Genova padre Marco Tasca saluta i fedeli dopo l'insediamento

SERVIZI / PAGINE 13, 22 E 23

LE IDEE

Virus corruzione, una battaglia da combattere

PEPPINO ORTOLEVA

In questi giorni, per diversi motivi, il problema della corruzione è di attualità. Il rischio è che a questo male, tra i più gravi degli Stati moderni e particolarmente acuto in Italia, ci si arrenda come a un fenomeno inevitabile. I suoi costi però sono anche più pesanti di quanto spesso si pensi. E per combattere la corruzione è necessario cambiare alcuni atteggiamenti e modi di vedere diffusi, e sbagliati. I costi del fenomeno corruttivo, inoltre, non sono soltanto economici. Ne viene inquinata qualunque procedura di selezione, chi ha pagato "il pizzo" sa di potere violare molte regole, incluse quelle di tutela della salute e della sicurezza.

L'ARTICOLO / PAGINA 17

Snowden: «I social non devono incidere sulla nostra libertà»

BRUNO RUFFILLI

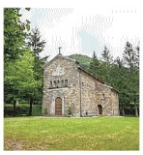
Un clic, e sul computer compare Edward Snowden. È in collegamento da Mosca per la quarta edizione di Campus Party, quest'anno interamente online. Affabile e gentile, l'uomo che nel 2013 ha rivelato l'esistenza di sistemi di sorveglianza digitale che spiano mezzo mondo, parla di privacy e social network, di fake news e 5G con quattro giornalisti. Ma - visto che il tema della discussione è «Reboot the world», far ripartire il mondo, iniziamo dall'attualità: «Il lockdown per me è stato duro, ma non così diverso dalla vita di tutti i giorni negli ultimi sette anni», spiega. Per milioni di persone il lockdown ha significato rimanere in casa e guardare la realtà attraverso uno schermo.

SEGUE / PAGINA 15

L'ALTRA ESTATE IN LIGURIA: ALLA SCOPERTA DELLE BELLEZZE CHE NON TI ASPETTI

Masone, un incanto nel verde ricco di storia

CARLO PIANO



«Quando in spiaggia crescerà un faggio, solo allora io andrò al mare», dice Enrico Piccardo, sindaco di Masone. E dire che la costa genovese dista solo qualche chilometro in linea d'aria, basta scavallare un paio di creste dell'Appennino. Ma è un po' come dire che non si può ignorare Masone soprattutto oggi che la villeggiatura, parola dalla melodia antica, è tornata a echeggiare, dopo che il virus ha costretto tutti noi a dimenticarci le mete esotiche. Il che non è a conti fatti un male. Anzi forse l'occasione per riscoprire bellezze che, cantieri autostradali permettendo, abbiamo a quattro passi da casa. E a Masone, di bellezze, ce ne sono tante. Come il Romitorio costruito dai Benedettini nel XII secolo o la rete dei sentieri tra i monti orlati di fiori e solcati dai ruscelli.

L'ARTICOLO / PAGINE 42 E 43

€ 2,50 in Italia — Domenica 12 Luglio 2020 — Anno 156°, Numero 190 — ilsole24ore.com

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tu per tu
Robert Spano
LE LEGGI DI EMERGENZA NON DIVENTINO LA NORMALITÀ

di **Giuseppe Chiellino** — a pag. 12

Robert Spano. 47 anni, è il neo presidente della Corte europea dei diritti dell'uomo

MARSH RISK CONSULTING

RISCHIO CYBER: conosci l'impatto sul tuo business?

MARSH

Recovery Fund, domani Conte-Merkel — P. 2

Stato di emergenza, confronto in Parlamento — P. 2

Nel Dl semplificazioni anche lo sblocca gallerie — P. 2

domenica

Il gran finale
«Riccardino», l'ultimo scritto di Camilleri e Montalbano

di **Salvatore S. Nigro** — a pagina V

Nuovi studi
Biografia corale per Colombo

di **Giulio Busi** — a pagina I

Storie di libri
L'odissea italiana dell'«Ulisse»

di **Mario Andreose** — a pagina III

.lifestyle

Turismo
Glamping, c'è una suite nella natura

di **Maria T. Manuelli** — a pagina 16

lunedì

La guida rapida
Diritti e social: come tutelarsi

Crisi più pesante nel Nord Est Cassa integrazione, meno vincoli

Covid. Dalle erogazioni a fondo perduto la mappa degli effetti del lockdown: colpiti commercio e imprese individuali
Per l'emergenza l'Inps ha impegnato metà delle risorse previste. L'istituto: controlli leggeri sulla Cig ordinaria

A pagare il conto più salato al Covid-19 è l'economia del Nord-Est. Stando alla mappa dei contributi a fondo perduto alle partite Iva con un calo di fatturato oltre il 33% a maggio: Trentino-Alto Adige, Veneto e Friuli-Venezia Giulia sono nei primi cinque posti per importo medio degli aiuti già erogati dalle Entrate. Il Trentino batte anche la Lombardia: 3.897 euro contro 3.786 euro. Quarta la Toscana, trainata dalla provincia di Prato (con 4.875,6 euro: primato a livello territoriale).

Per quanto riguarda i 32,6 miliardi assegnati dal Dl Cura Italia e Rilancio per finanziare cassa integrazione, bonus e indennità legate all'emergenza Covid 19, secondo l'Inps risultano impegnati 16,5 miliardi (circa la metà).

Novità infine per la Cassa integrazione: le aziende che hanno esaurito le 18 settimane di riduzione dell'attività con causale «Covid» potranno fare ricorso alla Cigo ma con modalità light, ossia con minori controlli.

— servizi alle pagine 4-5

60%
Il credito d'imposta per l'adeguamento degli ambienti di lavoro è pari al 60% delle spese agevolabili per un massimo di 80mila euro

Circolare delle Entrate
L'Agenzia apre a sconti fiscali per favorire lo smart working ma (per ora) soltanto a pochi

Gianluca Dan — a pag. 5

Lettera di Autostrade al Governo: ok a tariffe e riassetto azionario

IL PIANO

Il nodo è la richiesta di rivedere le regole per revocare la concessione

Nel tardo pomeriggio di ieri Autostrade per l'Italia ha inviato al Mit la proposta relativa al potenziale nuovo schema di accordo. Una missiva ricca di allegati tecnici, che stando a quanto riferito dalla società ottempera a tutte le richieste del Governo. I perni dell'offerta sono gli impegni sugli investimenti, pari a 14,5 miliardi, l'accettazione del modello Art (definito dall'Autorità trasporti) per le tariffe con compensazioni fino a 3,4 miliardi, l'impegno su un aumento di capitale funzionale al riassetto azionario e una nuova formula che rivisita il Mille proroghe sulla revoca unilaterale della concessione. Ma questo punto potrebbe diventare il punto critico del confronto con il Governo.

Laura Galvagni — a pag. 3

50%
Enel detiene il 50% di Open Fiber. La quota restante è controllata da Cassa depositi e prestiti. Il governo accentua il pressing dossier rete unica con Tim: venerdì l'incontro fra il ministro dell'Economia Gualtieri e l'amministratore delegato di Enel Starace.

Open Fiber
Pressing del Governo sull'Enel per accelerare la rete unica con Tim

Antonella Olivieri — a pag. 3

LA PRESA DEI TERRORISTI SULLE MATERIE PRIME

Il prezzo del cobalto. La tensione sul volto di un lavoratore che entra in miniera nella Repubblica Democratica del Congo

La jihad punta sui tesori dell'Africa

Dal Mozambico al Congo, dal Burkina Faso al Mali: le regioni dell'Africa dotate di grandi risorse naturali sono nel mirino dei fondamentalisti islamici. Che spesso però non puntano solo a prendere il controllo di giacimenti, miniere o stabilimenti: in alcuni casi l'obiettivo principale dei jihadisti è fare proselitismo, sfruttando la disperazione, la miseria e la rabbia di popolazioni in cui il business ha solo esacerbato le diseguaglianze. **Alberto Magnani** — a pagina 11

PIANI ANTI-PANDEMIA

QUELLE LINEE ROSSE DA DIFENDERE A BRUXELLES

di **Sergio Fabbrini**

A Bruxelles è in corso una vera e propria battaglia. Il 17-18 luglio si terrà una riunione del Consiglio europeo per decidere (se ci riuscirà) la direzione che l'Ue dovrà prendere per la ricostruzione post-pandemica. Quella decisione dovrà essere presa all'unanimità, ma gli Stati hanno interessi e visioni nazionali divergenti. La Commissione ha presentato il 28 maggio un suo progetto per la ricostruzione "Next Generation EU" da 750 miliardi (costituito per 2/3 di sovvenzioni, o grants, e per 1/3 di prestiti, o loans), meno ambizioso ma coerente con quello proposto dal Parlamento europeo. Nel frattempo, un gruppo di Paesi autodefinitisi "frugali" (chissà perché, visto che alcuni di loro hanno il welfare più generoso al mondo) ha preso una posizione nettamente contraria. I Paesi dell'Est (che andrebbero sanzionati per la loro degenerazione illiberale) hanno invece criticato "Next Generation EU" in quanto non sufficientemente generoso nei loro confronti.

La Germania, che esercita la presidenza semestrale del Consiglio dell'Ue, ha avanzato una mediazione tra i Paesi del sud, del nord e dell'Est d'Europa consistente nell'eliminazione, dal progetto della Commissione, della componente prestiti e la preservazione della componente sovvenzioni. Infine, il presidente del Consiglio europeo, Charles Michel, ha avanzato l'altro ieri una sua proposta di mediazione, che fa proprio il piano della Commissione per quanto riguarda il budget per la ricostruzione (750 miliardi), ma fa concessioni ai Paesi frugali per quanto riguarda la governance di quel budget. Per dirla con Marco Buti, siamo di fronte a una grande frammentazione, da cui emergono due basilari divisioni.

— Continua a pagina 12

FINANZA A RISCHIO

WIRECARD, LA FRODE NELL'ERA DEL FINTECH

di **Marcello Minenna**

Da qualche settimana Wirecard, prodigio tedesco del fintech, è al centro dell'ennesimo scandalo contabile internazionale. Di fronte a un buco di 1,9 miliardi nei conti della società, il revisore (Ernst & Young) ha rifiutato di certificare il bilancio 2019 e in pochi giorni il titolo (una delle 30 blue chip del DAX) ha perso oltre il 98%. A farne le spese sono stati anzitutto gli azionisti (tra cui DWS, Blackrock e Vanguard), seguiti dalle banche creditrici (esposte per 3,7 miliardi) e da numerosi clienti.

Wirecard è nata nel 1999 come società che offriva transazioni online per siti porno e siti di gioco. Negli anni 2000 ha conosciuto una rapida crescita ed espansione internazionale accreditandosi come payment processor, cioè come agente che gestisce le transazioni relative ai pagamenti disposti in favore del suo cliente (il "commerciante") dal consumatore che acquista i beni o servizi commercializzati.

— Continua a pagina 13

PAOLO CATTIN
CON VOI A MILANO

OROLOGI MODERNI & VINTAGE

Ambrosiano
DA SEMPRE A MILANO

VALUTIAMO E ACQUISTIAMO PREZIOSI
DAL LUNEDÌ A VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 18.00 • SABATO DALLE 9.00 ALLE 13.00
AMBROSIANO SRL • VIA DEL BOLLO 7 • 20123 MILANO • TEL. +39 02 495 19 269 • WWW.AMBROSIANOMILANO.IT

RICERCA CRESME INARCH

Ferrovie, fiumi e recupero: piano anti declino per Roma

Roma crolla nelle classifiche internazionali sulla competitività delle metropoli globali e ha bisogno di reagire. Un rapporto Cresme - Inarch Lazio ripropone un percorso che sia condiviso dalle forze politiche, economiche e sociali per arrivare a un piano strategico di lungo periodo. Il rapporto propone la ripresa della rutelliana cura del ferro mai completata, un piano di integrazione dell'area metropolitana, un progetto di Rinascimento urbano che, anche mediante i fondi strutturali Ue e quelli del Recovery Fund, punti a una partnership pubblico-privato. **Santilli** — a pag. 9

LETTERA AL RISPARMIATORE

Enel, la sfida è nelle rinnovabili Focus sulla efficienza operativa

di **Vittorio Carlini** — a pagina 13

verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.85.85.85
www.verisure.it

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Domenica **12 luglio** 2020
Anno LXXVI - Numero 191 - € 1,20
Santi Ermagora e Fortunato martiri

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.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - **Abbinamenti:** 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 - nella Riviera Tirrenica (da Follonica a Monte Argentario): **Il Tempo + Corriere di Siena €1,40** - ISSN 0391-6990

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

Con la proroga dello stato di emergenza Conte vuole blindarsi la poltrona: una forzatura senza uguali al mondo
Per inchiodarsi a Palazzo Chigi Giuseppi punta tutto sulla paura degli italiani. Tocca a noi dimostrargli che ha torto

IL PICCOLO DITTATORE

Il Sassuolo fa 2-1 nel recupero. Al Rigamonti 3-0 per i giallorossi

Incubo Lazio: terzo ko di fila Roma sul velluto a Brescia

Austini, Biafora, Carmellini, Pieretti, Rocca e Salomone da pagina 26 a 29

DI FRANCO BECHIS

L'avvocato Giuseppe Conte deve avere scambiato l'Italia per lo stato libero di Bananas, nazione creata a inizio anni Settanta dalla fantasia di Woody Allen per vestire i panni di un dittatorello (...)

segue a pagina 3

Arriva la tempesta

I mercati non aspettano E ci rimanderanno al voto

Bisignani a pagina 4

Vacanze di lavoro

Il Covid fa cadere il tabù Onorevoli senza ferie

Solimene a pagina 9

Chi decide delle nostre vite

Un Paese intero in ostaggio del derby infinito tra virologi

DI FRANCESCO STORACE

Metta la mascherina. Tolga la mascherina. Resti in casa. Esca di casa. Si allontani. Si avvicini. Ci faranno morire pazzi, altro che coronavirus. Il nostro rifugio sarà il più vicino reparto di psichiatria.
Lo stato di emergenza a cui stiamo pensando solo noi servirà ad avvistare più facilmente l'asintomatico della porta accanto, visto che non è andata propriamente benissimo con l'app Immuni?
Il virus come il derby. Da tripla. Il cittadino comune (...)

segue a pagina 2

L'EX TERRORISTA COMUNISTA

Battisti protesta pure «Cibo cattivo in cella, mi fa male alla salute»

Sereni a pagina 10

Renzi cerca un sondaggista di fiducia. I mestieri che gli italiani non vogliono più fare

Impegna al meglio il tuo tempo, investi sulla tua formazione.
Studia online dove vuoi e quando vuoi con la migliore formazione universitaria online d'Italia.

Da oggi studi e sostieni gli esami online.

www.unipegaso.it 800.185.095

Il diario
di Maurizio Costanzo

Graziano Mesina, noto bandito sardo, non ha aspettato la notifica che lo informava che doveva tornare in cella e, a 78 anni, è scappato. In realtà Graziano Mesina è un docente in evasioni e latitanze. Conosce l'angolo più remoto della Sardegna dove nascondersi e vivere. Mesina, come Messina Denaro: devono esser nomi che facilitano la fuga, la latitanza, la non arrendevolezza. Anche la storia di Messina Denaro è incredibile. Ho perso il conto di quanti suoi accoliti sono stati arrestati ma, come si conviene, nessuno ha detto niente e il Capo è ancora latitante. Comunque, al momento, lo è anche il sardo.

2.024.000 Lettori (Audipress 2019/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 162 - Numero 191

QN Anno 21 - Numero 191

LA NAZIONE

DOMENICA 12 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

Il tema caldo della campagna elettorale

Toscana divisa sui rifiuti Rebus discariche e bollette

Servizi alle pagine **14** e **15**

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

Ragazzi persi nelle chat dell'orrore

Venti adolescenti nei guai dopo che una madre scopre immagini pedofile e di violenza estrema sul cellulare del figlio
L'inchiesta mette in luce un terribile fenomeno: video scaricati dal web profondo girano sui telefoni anche di tredicenni

Servizi alle pagine **3**, **4** e **5**

E ora parlateci di cose concrete

Altro che covid È la politica dell'irrealtà

Agnese Pini

In questa ultima settimana di luglio è successo di tutto. Anzi, è successo l'impensabile. Peggio, è andato in scena il ribaltamento della realtà, almeno dell'unica che conoscevamo fino all'altro ieri. Dunque: o i nostri politici hanno preso un colpo di calore o, cosa più probabile, la crisi post covid è così grave da aver prosciugato le argomentazioni plausibili per le questioni serie. Procediamo con ordine. Nel giro di poche ore sono andati in scena i seguenti sketch: Prodi ha deciso che Berlusconi può diventare un alleato del centrosinistra, Salvini ha dichiarato di essere l'erede di Berlinguer, Di Maio ha incontrato Draghi (mentre in sovrimpressione scorreva il mantra *Conte-stai-sereno*).

Continua a pagina **14**

STEFANIA SANDRELLI SI CONFESSA: NON SENTO L'ETÀ, NIENTE LIFTING «SOGNAVO IL BALLO, POI IL CINEMA CON GERMI. LA MIA VITA INDOMITA»

UNA LUNGA STORIA D'AMORE

Bogani alle pagine **18** e **19**

Stefania Sandrelli, 74 anni

DALLE CITTÀ

Firenze

Paga un affitto da 6mila euro Ma la Regione non fa sconti

Pieraccini in **Cronaca**

Firenze

Smartworking Rabbia imprese «Basta distanze»

Gullè in **Cronaca**

Firenze

Calcio storico Boom su Netflix Ora è una mania

Servizio in **Cronaca**

Sondaggio: agli italiani manca il calcio dal vivo

Basta partite in silenzio Riaprite gli stadi ai tifosi

A. Noto a pagina **8**

Dea due volte in vantaggio, doppio penalty per Cr7

L'Atalanta fa paura Ronaldo salva la Juve

Servizi nel **QS**

SCARPA
SHOP ONLINE

THE ORIGINAL MOJITO.

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari* | L'Espresso | Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 164 | **Domenica** 12 luglio 2020 | Oggi con *L'Espresso* | In Italia € 2,50

SCARPA
SCARPA.NET

THE ORIGINAL MOJITO.

Editoriali

Il fattore Draghi e il futuro dell'Italia

di **Eugenio Scalfari**

Stanno accadendo molte cose nell'Italia di oggi: il presidente del Consiglio Giuseppe Conte sta operando in un modo abbastanza notevole. Cerca di migliorare il nostro Paese e agisce con l'obiettivo di risollevarlo dalla malattia che l'ha colpito. E che ha creato una situazione pestilenziale, se vogliamo darle un nome che riflette l'aspetto terribile e diffuso in quasi tutto il mondo, da est a ovest, da sud a nord. La malattia è ovunque, la morte continua a colpire e deprime la salute mondiale. Naturalmente la convivenza è spaventosa ed è aggravata da fenomeni che ne peggiorano gli effetti. Proprio per questo c'è un tema che riguarda il premier. Ce la farà ad arrivare fino alla prossima primavera? Cioè ad arrivare oltre questi mesi nei quali gran parte della pubblica opinione, che sia di destra, di sinistra o di centro, ha visto il futuro nella stessa maniera per cercare di risolvere le questioni più urgenti poste dal virus.

● *continua a pagina 25*

Il tallone d'Achille delle tre grandi autocrazie

di **Maurizio Molinari**

Galvanizzate dall'indebolimento delle democrazie, efficaci nella gestione del Covid 19 e accomunate dalla volontà di guadagnare spazio sulla scena internazionale, le tre maggiori autocrazie del Pianeta – Cina, Russia e Turchia – vedono i rispettivi leader protagonisti di un tentativo di rafforzamento del potere per mettere a tacere ciò che più temono: il dissenso interno.
Le immagini delle manifestazioni di piazza negli Stati Uniti per abbattere le statue di Padri Fondatori ed eroi nazionali così come le liti intestine nell'Unione europea attorno ai fondi della ricostruzione post-Covid 19 hanno rafforzato a Pechino, Mosca e Ankara l'opinione di chi ritiene che l'Occidente sia destinato all'implosione consentendo ai suoi rivali strategici di modificare a proprio favore l'equilibrio internazionale.

● *continua a pagina 25*

IL NODO DELLE CONCESSIONI

Autostrade spacca il governo

Piano dell'azienda da 3,4 miliardi per trovare un accordo. Il Pd favorevole ma i 5S bocciano la proposta
Conte pensa all'uscita dei Benetton: chiede a Cdp di acquisirne le quote e avere il controllo dello Stato

Stato d'emergenza, da Casellati critiche al premier: venga in aula

La risposta all'Olanda

Misiani: "Quota 100 resta Ma faremo le riforme"

di **Valentina Conte**
● *a pagina 4*

I rischi di una ripresa lenta con meno aiuti dalla Bce

di **Ferdinando Giugliano**
● *a pagina 24*

Il passo è stato compiuto. Il consiglio di amministrazione di Autostrade per l'Italia (Aspi) ieri ha deliberato un pacchetto di proposte inviato a Palazzo Chigi e ai ministeri competenti, Mef e Mit, per cercare di chiudere un contenzionso che dura da quasi due anni, cioè dal tragico crollo del Ponte Morandi a Genova. Il pacchetto prevede che Aspi metta sul piatto un totale di 3,4 miliardi. Ma la proposta spacca il governo.

di **Bocci, Lopapa, Pons, Vitale e Ziniti** ● *alle pagine 2, 3, 6, 7 e 8*

Il commento

Se la politica delle scelte solitarie non basta più

di **Carlo Galli**

La proposta di prorogare per tutto l'anno lo stato d'emergenza è per molti versi discutibile. Lo è sia con riguardo alle attuali circostanze epidemiche, che non paiono esigere questa misura; sia per il significato simbolico che assume, dato che, socialmente, trasmette insicurezza e allarme ai cittadini, mentre politicamente sembra servire a sorreggere e rafforzare un governo sempre più sfilacciato.

● *a pagina 24*

Il longform

▲ **La Vela di Calatrava** Il polo sportivo di Tor Vergata a Roma abbandonato in corso di costruzione

Quelle rovine di Roma moderna

di **Bonini, d'Albergo, Romagnoli** *e* **Zunino** ● *da pagina 37 a pagina 40*

Mappamondi

Walesa: salviamo la Polonia dai nazionalisti

di **Andrea Tarquini**

Adesso, come quando fondammo Solidarność, dobbiamo unirci e ispirarci come allora a valori comuni. Così salveremo Polonia ed Europa dal nazionalismo». Così, in un'intervista a *Repubblica*, parla Lech Walesa alla vigilia del secondo turno delle presidenziali oggi in Polonia.

● *a pagina 11*

L'imam sovranista che guida le proteste in Mali

di **Pietro Del Re**

Fasciato in una tunica di lino bianco, colore della purezza islamica e della probità politica in Mali, l'imam Mahmoud Dicko è un maestro nel descrivere le disgrazie che funestano i suoi fedeli, dalla crisi economica senza ritorno, alla corruzione imperante o dagli attacchi jihadisti, alle sanguinose faide tribali. Già da anni i suoi vibranti sermoni scavalcano i muri della sua moschea.

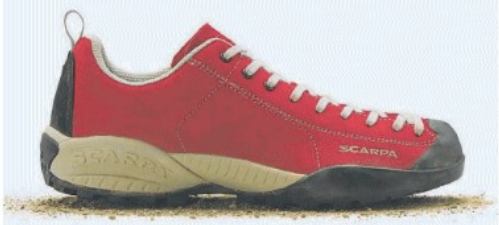
● *a pagina 13*

Crolla la Lazio in casa

La Juve pareggia con due rigori contro l'Atalanta

Zapata e Hateboer dell'Atalanta

I servizi ● *nello sport*

SCARPA
SHOP ONLINE · SCARPA.NET

MOJITO
THE ORIGINAL.

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

N2

Cinema, compie vent'anni la magia del Museo alla Mole
FULVIA CAPRARA E STEFANO DELLA CASA – PP. 18-19

DIRETTORE PER 12 ANNI, ORA ALLA MOSTRA DI VENEZIA
Barbera: un patrimonio che tutta Italia ci invidia
L'INTERVENTO – P. 18

Giustizia negata Gli atti spariti e il giallo del concorso truccato
DOMENICO QUIRICO – P. 10

CO.GA.L.

LA STAMPA

DOMENICA 12 LUGLIO 2020

CO.GA.L.

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.189 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

È IN EDICOLA
Sentieri delle meraviglie in Valle d'Aosta
ESCURSIONI IMPERDIBILI

L'EDITORIALE

UN VACCINO CHIAMATO DEMOCRAZIA

MASSIMO GIANNINI

Se n'è andato un altro mese, e dagli Stati Generali siamo passati allo "stato di emergenza". Il velleitario tentativo di riunire a Villa Pamphili tutti i corpi intermedi della società per far rinascere l'Italia va miseramente a sbattere contro il pericolo incombente di un ritorno del contagio. È il morto che afferra il vivo: anche questa, purtroppo, una triste metafora del Paese. I numeri dicono che la normalità è un lusso che non possiamo ancora permetterci. E dunque Conte è costretto a prorogare fino alla fine dell'anno i suoi "poteri speciali", per fronteggiare un'emergenza che può rituffarci nell'incubo: i bollettini della Protezione civile e l'urlo quotidiano delle ambulanze, i pronto soccorso sotto assedio e le rianimazioni allo stremo, le bare sui camion militari a Bergamo e le migliaia di "morti bianche" nelle Rsa. E poi gli interminabili tre mesi di "lockdown duro", con le tragedie umane e i disastri economici che ha generato.

Nel merito la scelta del governo è comprensibile e forse inevitabile. Ma nel metodo c'è un vizio d'origine. E ha ragione chi, nella maggioranza e nell'opposizione, ha protestato e alla fine ha obbligato il premier a discutere davanti al Parlamento il decreto di proroga dello "stato di emergenza" e le ragioni che lo rendono indispensabile. Lo hanno denunciato più volte persino Napolitano e Mattarella, prima del Covid: le Camere sono ormai ridotte a votificio. Approvano solo decreti del governo. L'assemblea del potere legislativo è ancella del potere esecutivo. Dopo il Covid, questa deriva è diventata Costituzione materiale, con il Parlamento scavalcato dai Dpcm emanati da Palazzo Chigi proprio in forza dello "stato di emergenza", che ormai si configura come "stato di eccezione".

CONTINUA A PAGINA 17

IL CAVALIERE SCRIVE A LA STAMPA: "DIBATTITO IN PARLAMENTO SUI POTERI SPECIALI"

Berlusconi, altolà a Conte "Rispetti la Costituzione"

Autostrade: 3,4 miliardi di indennizzo per mantenere la concessione

LA LETTERA

IL LEADER DI FORZA ITALIA

EMERGENZA SÌ AL CONFRONTO NO A FORZATURE

SILVIO BERLUSCONI

Caro direttore, non saremo noi a sottovalutare la gravità dell'emergenza sanitaria che ha colpito l'Italia e il mondo. Emergenza tutt'altro che risolta. – P. 3 SERVIZI PP. 2-7

IL RETROSCENA

DOPO IL COLLOQUIO CON DRAGHI

Futuro governo e tlc Di Maio ha incontrato anche Gianni Letta

ILARIO LOMBARDO

Se è vero che in lui ha rivisto una predisposizione dc, di più: andreottiana, non stupisce che Gianni Letta abbia voluto un colloquio con Di Maio. – P. 5

IL REPORTAGE

IL SEGRETARIO LEGHISTA IN SPIAGGIA

Salvini torna al Papeete "E' il luogo del cuore non del delitto perfetto"

NICOLA PINNA
INVIATO A MILANO MARITTIMA

È tutto diverso: non c'è la musica a mille decibel e non ci sono le cubiste che osannano il ministro dal pugno di ferro. Ma Salvini è tornato al Papeete. – P. 5

IL CALCIO

Due rigori di Ronaldo salvano la Juve

Cristiano Ronaldo festeggiato dai compagni BARILLÀ E ODDENINO – PP. 24-25

ALLA DEA NON BASTANO I MIRACOLI

GIGI GARANZINI

Non poteva durare a quei ritmi. E non è durata, ma la domanda è: che squadra è diventata l'Atalanta? E ancora. Quante altre squadre al mondo, si possono permettere di giocare così campo della Juve? – P. 25

LA MEMORIA

TRIESTE, MATTARELLA INCONTRA PAHOR

IL PRESIDENTE NEL CUORE DEL NOVECENTO

GIOVANNI DE LUNA

C'è un forte valore simbolico nell'incontro di domani a Trieste tra il Presidente Mattarella e il presidente della Slovenia Pahor. La costruzione dell'Europa è un progetto che non può esaurirsi nella moneta unica e nelle ragioni dell'economia. C'è bisogno di una religione civile che scaturisca da un patto di memoria fondato sulle ferite di un '900 che le ha uniformemente distribuite nella storia di tutti, lasciandosi dietro gli stessi lutti e alimentando ovunque un diffuso desiderio di pace. È già successo nell'anniversario della Prima guerra mondiale. I rappresentati degli Stati che si erano aspramente combattuti si sono ritrovati sui luoghi di quello sterminio all'insegna di una ritrovata concordia istituzionale. – P. 20

LA STORIA

LA CHAT PEDOPORNOGRAFICA DEI RAGAZZI

ANIME PERDUTE NELL'ORRORE DELL' ONLIFE

CHIARA FRANCINI

"In verità vi dico: se non cambiate e non diventate come i bambini, non entrerete nel regno dei cieli". (Matteo 18,3). Bambini come quelli che si scambiavano in chat immagini pedopornografiche, video di suicidi e di decapitazioni di creature umane e animali. Se fosse un romanzo di Stephen King lo immaginerei simile ad "It", un racconto in cui un essere malvagio abusa la mente di innocenti con fantasie raccapriccianti tanto da indurli a un asservimento fisico e psichico per mantenerli in suo potere. Ma questa è una storia ancora più orrifica. Oggi siamo scissi, abitiamo due vite diverse: una è quella che riteniamo canonica, fatta di ciccia e capelli.

CONTINUA A PAGINA 17

INTERVISTA A EDWARD SNOWDEN: "DOPO IL VIRUS, PRIVACY ANCORA PIÙ A RISCHIO"

"Il lockdown? Per me dura da sette anni"

BRUNO RUFFILLI

Un clic, e sul computer compare Edward Snowden. È in collegamento da Mosca per la quarta edizione di Campus Party, quest'anno interamente online. Affabile e gentile, l'uomo che nel 2013 ha rivelato l'esistenza di sistemi di sorveglianza digitale che spiano mezzo mondo,

parla di privacy e social network, di fake news e 5G con quattro giornalisti da diversi Paesi, tra cui La Stampa per l'Italia. Ma - visto che il tema della discussione è «Reboot the world», far ripartire il mondo, iniziamo dall'attualità: «Il lockdown per me è stato duro, ma non così diverso dalla vita di tutti i giorni negli ultimi sette anni», spiega. – PP. 14-15

Corriere del Veneto

Venezia

«Il Mose funzionerà anche col mare grosso Lavoro per ridurre i costi di gestione»

REGIONE ATTUALITÀ

Scontro sulla risonanza: «Può sradicare le paratoie»

L'INTERVISTA IL COMMISSARIO SBLOCCA CANTIERI

«Il Mose funzionerà anche col mare grosso Lavoro per ridurre i costi di gestione»

VENEZIA «Parliamoci chiaro: il Mose, inteso come le barriere mobili, è praticamente finito. Ci sono alcune opere provvisorie che hanno reso possibile il sollevamento di tutto il sistema e che vanno completate, ma per l' autunno saremo pronti a difendere Venezia in sicurezza». Elisabetta Spitz, architetto romano divenuto manager pubblico (è stata per anni a capo del Demanio e poi di Invimit), è soddisfatta. Era dicembre quando è stata nominata commissario «sblocca cantieri» del Mose e venerdì è riuscita - seppur con qualche giorno di ritardo rispetto al 30 giugno annunciato già da febbraio («ma in mezzo c' è stato il Covid, lo scriva») - a far alzare tutte le barriere davanti al premier Giuseppe Conte. **Commissario, che cosa è cambiato in questi 7 mesi?** «A dicembre c' era un piano dei lavori, che abbiamo modificato d' accordo con tutti i soggetti coinvolti. Abbiamo concentrato i lavori e dato priorità all' operatività delle dighe, altrimenti se ci fossimo limitati a rispettare la scadenza del 31 dicembre 2021 in autunno avremmo dovuto sperare nel buon Dio». Lei però ha anche precisato che mancano altri 18 mesi di lavori, test e collaudi. «Le due cose non sono alternative. Un conto è finire un cantiere, un conto proteggere in emergenza la laguna. Mancano alcuni compressori, serve migliorare il tempo di emersione e completare ciò che è provvisorio: l' impianto antincendio o il sistema di comunicazione, che per ora è garantito dal ponte radio fornito dall' Esercito». **Se il Mose non è concluso e non è collaudato non è un azzardo pensare di sollevarlo così in anticipo?** «Facciamo chiarezza: tutte le componenti del Mose sono collaudate singolarmente. Quello che manca è il collaudo tecnico-funzionale, che può avvenire solo a fine lavori. Non posso farlo con l' antincendio provvisorio». Venerdì avete sollevato il Mose con il mare calmo. Ora serve però che il sistema sia testato anche in condizioni meteo più complesse. «Non c' è dubbio e infatti da qui in avanti faremo altre prove. Non staremo ad aspettare l' alta marea eccezionale. Ogni test fornisce elementi in più per correzioni e messe a punto. Quello di venerdì io l' ho definito "il primo test"». **E se scoprissimo che il Mose non funziona con il vento forte e le onde?** «Ma secondo lei questo progetto può essere andato avanti per 20 anni senza prendere in considerazione questi aspetti? Vi prego di distinguere l' opera, che è straordinaria e che io difendo e voglio portare in fondo, da tutte le vicende giudiziarie e umane collegate. Andare sotto a quelle gallerie è un' esperienza incredibile per un tecnico». Però c' è chi sostiene che il Mose rischia la risonanza: le paratoie inizierebbero a oscillare, qualcuno ipotizza che si possano rompere. «Secondo gli studi che ho io e gli esiti dei test questo problema non c' è. E comunque so che sono

Corriere del Veneto

Venezia

stati predisposti degli accorgimenti». **E la sabbia sotto le paratoie? La ruggine e la corrosione su alcuni elementi?** «Il problema della sabbia riguarda 3-4 paratoie, che restano alzate per 2-3 gradi: lo conoscevamo e sarà risolto. Io sto lavorando al piano della manutenzione, che è fondamentale e va iniziata. Le paratoie che hanno danni alla vernice sono sott' acqua da 7 anni e il ciclo di manutenzione doveva essere di 5». **Chi farà la manutenzione?** Sarà appaltata? E costerà davvero 80-100 milioni l' anno? «Io sto lavorando al piano, non a chi lo eseguirà. L' unica cosa certa è che la manutenzione della paratoie non sarà all' Arsenale, come previsto all' inizio, perché era un luogo non adatto. Quanto ai costi, stiamo cercando di ridurli, cercando di allungare la frequenza degli interventi, ma non so ancora dare cifre». Ci sono i soldi per finire il Mose? Il Consorzio Venezia Nuova ha problemi di liquidità e le imprese lamentano di non essere pagate. «Bisogna distinguere tra fabbisogno finanziario dell' opera e gestione del Cvn. Siamo alle ultime battute per garantire i 530 milioni reperiti dal risparmio degli interessi passivi, che vanno ad aggiungersi ai 5 miliardi e 493 milioni del prezzo del Mose. Quanto al Consorzio, c' è un contratto che stabilisce delle regole e io non voglio derogare: si pagano gli stati di avanzamento dei lavori, cioè quello che è stato realizzato». I commissari sono stati costretti a usare i soldi dei lavori per pagare gli stipendi. «Il contratto vigente non permette che io dia loro nemmeno un euro senza un giustificativo, non sono una banca. Se loro vogliono, possiamo cambiare le regole e per questo era stato predisposto un settimo atto aggiuntivo, che però non hanno firmato». **Ma il Cvn sotto la guida dei commissari Anac non è un pezzo dello Stato? Perché non vi venite incontro?** «Per me è un soggetto privato, che si muove nell' ambito della disciplina privatistica, altrimenti il suo bilancio dovrebbe essere sottoposto al controllo della Corte dei Conti. Lo so bene perché ho amministrato più di una società pubblica».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Corriere del Veneto

Venezia

Scontro sulla risonanza: «Può sradicare le paratoie»

REGIONE ATTUALITÀ

Scontro sulla risonanza: «Può sradicare le paratoie»

L'INTERVISTA IL COMMISSARIO SBLOCCA CANTIERI

«Il Mose funzionerà anche col mare grosso Lavoro per ridurre i costi di gestione»

Mare calmo, zero vento. Le paratoie sono salite in condizioni ottimali venerdì, pur creando un dislivello mare-laguna di 30 centimetri. E tutti a chiedersi: ma con vento e onde funzionerà? «Sono variabili poco rilevanti - assicura Alberto Scotti, progettista del Mose - E comunque finora i test hanno dimostrato che le paratoie sono ancora più stabili rispetto alle simulazioni». «Se il vento spinge con molta forza bisogna avere più energia per tenere su le paratoie», osserva Valerio Volpe, dirigente dell' ufficio salvaguardia del Provveditorato. Che replica anche a chi ha lamentato la lentezza del sollevamento, avvenuto in un' ora e mezza. «A parte il fatto che sarà velocizzato - spiega - basta avviare prima le operazioni». Anche perché le maree sono previste. Proprio sulle oscillazioni si concentrano gli strali degli oppositori. L' ingegner Vincenzo Di Tella da anni sostiene che questo fenomeno - la cosiddetta risonanza, indotta da onde oltre i due metri e con una frequenza ben definita - sarà il problema del Mose. E anche Luigi D' Alpaos, luminare di Idraulica ed ex docente all' Università di Padova, invita a non sottovalutare quanto era già stato segnalato dal professor Chang Mei negli anni Novanta e ribadito dalla società Principia. «Il vento produce un modo ondoso che potrebbe diventare pericoloso - spiega - Con certe onde le paratoie potrebbero oscillare sempre di più, con il rischio addirittura di essere sradicate, con danni ingenti alle strutture di fondazione e ai cunicoli». Il commissario del Cvn Francesco Ossola aveva spiegato che è sufficiente, di fronte alla risonanza, muovere le paratoie per opporre una superficie irregolare alle onde. «Fantasie - si accende D' Alpaos - Il fenomeno va prevenuto, non contrastato in fase operativa». Il Provveditorato ha affidato sul punto una consulenza al professor Giovanni De Marinis dell' Università di Cassino, che proprio in questi giorni ha inviato gli esiti dei suoi studi. «Li dobbiamo ancora studiare nei dettagli - afferma il provveditore Cinzia Zincone - ma confermano che il problema è inesistente o perlomeno insignificante». L' altra questione è quella della sabbia, che ha impedito il rientro di alcune paratoie sul lato di Treporti. «Basterà fare più manutenzione e con una soluzione più strutturata», dice Zincone. Era previsto un mezzo costoso (oltre 30 milioni), ora si parla di una testa aspirante da provare entro settembre. «Ma il problema non riguarderà solo Treporti - continua D' Alpaos - in condizioni di moto ondoso la sabbia andrà dappertutto. E infatti a Rotterdam c' è un sistema che pulisce gli alloggi mentre le dighe sono operative». Una soluzione pensata anche per il Mose, con tubi ogni 2-3 metri che avrebbero dovuto sparare acqua e gettare la sabbia verso la laguna. «Ma non si è riusciti a trovare una soluzione progettuale valida», ammette Scotti. (a. zo.)

Corriere del Veneto

Venezia

«Authority del Mose costi a carico del governo» Nascerà entro fine anno

Martella: opera dello Stato. Il nodo dei dipendenti Cvn trasferiti

A. Zo.

Venezia e Mestre

«Authority del Mose costi a carico del governo» Nascerà entro fine anno

Martella: opera dello Stato. Il nodo dei dipendenti Cvn trasferiti

Stelton lascia i democratici Le prime liste pronte

Il video di saluto degli ingegneri I dubbi dei giornali stranieri

I colleghi: una pietra miliare. La Fac ricorda inchieste e ritardi

VENEZIA «Il Mose è un' opera statale e sarà lo Stato a gestirla e mettere i soldi. La nuova struttura avrà rappresentanti degli enti locali nel comitato di gestione, ma sarà vigilata dal ministero delle Infrastrutture». Il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Andrea Martella previene le polemiche di un anno fa, quando nel decreto «Sblocca cantieri» in fase di redazione (il governo era quello gialloverde e il ministro ancora Danilo Toninelli) spuntò un emendamento del Mit che istituiva l' agenzia pubblica sulle dighe e però prevedeva che Regione (con 15 milioni), Comune e Città metropolitana (con 10 ciascuno) contribuissero anche finanziariamente alla gestione e manutenzione del Mose: non si capì se la somma fosse annuale o una tantum , ma quel testo venne subito affossato dalle polemiche del sindaco Luigi Brugnaro e del governatore Luca Zaia. Ora, nel giorno della «prima volta» della chiusura dell' intero Mose, il premier Giuseppe Conte ha annunciato che nella fase di conversione del decreto «Semplificazioni» entrerà un emendamento che istituirà questa «struttura», guidata da un direttore generale nominato con un Dpcm su proposta del Mit, il quale avrà al suo fianco un board con i rappresentanti dei ministeri coinvolti (Infrastrutture e Ambiente in primis) e dei tre enti locali; ci sarà poi anche un comitato consultivo di cui faranno parte altri sindaci dei Comuni di gronda e l' Autorità di sistema portuale e la Capitaneria, che ovviamente sono direttamente coinvolti dall' impatto delle chiusure del Mose sull' attività portuale: basti pensare che venerdì, nel corso delle operazioni di chiusura, dopo il passaggio del primo convoglio di navi in ingresso alla bocca di porto di Malamocco, ce ne sono state 4 rimaste fuori in attesa. Questo nuovo soggetto si dovrà occupare del Mose e della laguna. Funzioni che furono dello storico Magistrato alle Acque, che - abolito da Matteo Renzi all' indomani degli scandali del 2014, in realtà solo da un punto di vista nominale visto che il «nuovo» Provveditorato è rimasto a Palazzo X Savi a Rialto con le stesse persone - verrà ripristinato e sarà una sorta di braccio operativo della struttura. Qui confluiranno funzionari, tecnici e operai che in questi anni si sono occupati della salvaguardia di Venezia: sia quelli provenienti dalla «galassia» del Consorzio Venezia Nuova (oltre al Cvn, anche Thetis e Comar), che però sono tanti (oltre duecento) e hanno il problema del passaggio da un soggetto privato a uno pubblico; sia quelli del Provveditorato, che verrebbe così sgravato dalle questioni lagunari e si occuperebbe di tutto il resto. Nel 2015 era stato proprio Martella a proporre l' emendamento per trasferire le competenze dell' ex Magistrato alla Città metropolitana, idea rilanciata da Zaia l' altro ieri, ma lui stesso ammette che oggi è cambiato tutto con l' attivazione del Mose: un' opera che non può essere messa nelle mani della sola Ca' Corner o di Ca' Farsetti. La struttura sorgerà in tempi rapidi. Il decreto Semplificazioni è già stato approvato dal Consiglio dei ministri e arriverà in aula dopo il 18 luglio. La parte sul Mose, che a differenza dei vari punti del decreto attuale non è ovviamente a costo zero, sarà inserita con un emendamento del governo in fase di conversione, che dovrebbe avvenire a metà settembre. A quel punto, forse già per fine anno, l' ente inizierà a muovere i primi passi e contestualmente si chiuderà la storia in chiaroscuro del Consorzio Venezia Nuova, che verrà messo in liquidazione: una procedura che avrà anche un valore simbolico e durerà mesi, se non anni.

Il Gazzettino

Venezia

Effetto Mose in laguna «Mai più marea a 187»

`Venerdì durante la prova è stata raggiunta una differenza di 30 centimetri tra mare e laguna `Le dighe hanno dimostrato di poter attenuare sensibilmente il livello, mettendo al riparo la città

NICOLA MUNARO

Primo Piano

La grande opera dopo il test

Effetto Mose in laguna «Mai più marea a 187»

Porto, da 5 mesi gli operatori attendono risposte sui fanghi

I DATI VENEZIA L' effetto Mose? Tutto in un grafico che confronta la marea prevista e quella realmente registrata venerdì a Punta della Salute, tra le 11.30 e le 13. Cioè nell' arco di tempo in cui le settantotto dighe mobili hanno separato per la prima volta nella storia la laguna di Venezia dal mar Adriatico. Che qualcosa fosse effettivamente successo, lo aveva in qualche modo testimoniato anche un gondoliere raccontato l' improvviso morto d' acqua mentre stava trasportando due turiste lungo un canale vicino a Santa Maria Formosa. E in effetti una differenza di mare c' è stata. LE DUE CURVE A mettere nero su bianco i numeri è stato l' ingegner Giovanni Cecconi, fondatore di Wigwam Venezia, il laboratorio per la residenza e la resilienza nella salvaguardia della città d' acqua, in pensione dal Consorzio Venezia Nuova per il quale era responsabile della control room del Mose. Di fronte a una previsione di marea che pian piano dalle 11.30 alle 13 saliva da 16 a 40 centimetri sul mareografo di Punta della Salute, con il Mose sollevato completamente lo stesso riferimento registrava un andamento che dalle 11.30 si discostava in maniera decisa da quanto ipotizzato. Lo strappo più sensibile, attorno alle 13.30 quando la marea ipotizzata si attestava sui 44 centimetri e la rilevazione a Punta della Salute segnava 15 centimetri sul medio mare: una trentina di centimetri in meno di marea in laguna. In pratica l' effetto del Mose. «La certezza che episodi come quello dei 187 centimetri del 12 novembre scorso non si ripeteranno più», commenta l' ingegner Cecconi. O per dirla come il supercommissario dell' opera, Elisabetta Spitz, per dovere di istituzione più prudente, «la prova provata che il Mose funziona ed è già pronto. Noi stiamo lavorando perché Venezia e la sua laguna non siano più nell' emergenza». Sfumature, anche se la sostanza non cambia. (l' intervista integrale a pagina 8 dell' edizione nazionale). ALTEZZA EFFETTIVA Analizzando il grafico in dettaglio le due curve - quella della previsione di marea e quella dell' effettiva marea presente in laguna - si incrociano solo più avanti, poco prima delle 16.30 per via della riapertura graduale delle barriere mobili e anche dei vari cicli di scambio di marea tra la laguna e il mare. Per tutta la mattinata e il primo pomeriggio di venerdì quindi, nonostante la diga mobile destinata a salvare Venezia sia stata riabbassata attorno alle 13, i due dati sono rimasti distanti. L' altezza effettiva del livello dell' acqua a Punta della Salute è stato di 21 centimetri alle 12, per poi calare drasticamente a 13 una mezz' ora dopo, risalire a 19 nel giro di alcuni minuti e poi mantenersi sostanzialmente stabile fino alle 13.30, quando la marea ha raggiunto i 20 centimetri ed è iniziata a risalire con andatura costante. Le previsioni? Diverse in tutto: dalle 12 alle 14, senza il Mose, la marea sarebbe salita (da previsione) da 20 a 40 centimetri. Dati che sono stati diversi negli orari nei vari luoghi della laguna: ad esempio nella parte della laguna sud, la chiusura in ritardo della diga di Malamocco per una mancata comunicazione ha portato ad un effetto Mose diverso nel tempo. Ciò che però conta è che l' effetto Mose c' è stato, le dighe hanno separato mare e laguna dividendo anche le altezze. E così anche novembre inizia a fare meno paura. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Porto, da 5 mesi gli operatori attendono risposte sui fanghi

Primo Piano

La grande opera dopo il test

Effetto Mose in laguna «Mai più marea a 187»

Porto, da 5 mesi gli operatori attendono risposte sui fanghi

PORTO MESTRE La penultima volta che un esponente del Governo ha annunciato la soluzione del problema dello scavo dei fanghi nei canali portuali è stato lo scorso gennaio, sette mesi fa, quando il ministro dell' Ambiente Sergio Costa aveva risposto al parlamentare veneziano Nicola Pellicani spiegando che a febbraio sarebbe sceso in laguna assieme alla collega responsabile dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli per firmare il famoso Protocollo che deve contenere la nuova classificazione dei sedimenti da dragare in base alla loro maggiore o minore pericolosità. A febbraio non se ne fece nulla e l' altro ieri è toccato al ministro De Micheli annunciare che il decreto è pronto e che si trova all' interno del decreto legge Semplificazioni nel quale «entrerà, in accordo con il ministro Costa, una norma che definirà il profilo attuale e futuro della gestione, quindi siamo pronti e a settimane entrerà in vigore». Se questa è la volta buona lo dirà solo il tempo. Intanto il ministro De Micheli, arrivato in laguna assieme al premier Conte per assistere alla prova di sollevamento di tutte le paratie del Mose, è stato accolto da una lettera degli operatori portuali con la quale gli hanno ricordato che da oltre cinque mesi stano aspettando risposte sia sui fanghi, che stanno interrando il porto che per questo sta subendo decine di milioni di euro di perdite, sia sulle navi da crociera e sulla loro destinazione per evitare che passino per il bacino di San Marco e il canale della Giudecca. «Non una singola risposta - ha scritto a nome di tutti Alessandro Santi, presidente degli agenti marittimi di Venezia e coordinatore della Community degli operatori portuali e marittimi della Laguna -: Non è stato sufficiente che gli imprenditori e i lavoratori portuali scendessero in acqua con decine e decine di barche e riempire in Marittima a Venezia una sala stracolma, per accendere una fiammella di attenzione in seno al Governo». Questi cinque mesi hanno fatto crescere la rabbia «in un porto che rischia di chiudere per impraticabilità del campo visto che la manutenzione dei canali non viene effettuata da anni e che le navi non riescono più a entrare e ormeggiarsi alle banchine. Un porto che, nonostante tutto, significa ancora 22.000 posti di lavoro, 6,6 miliardi di fatturato, ma anche l' hub principale per il polo industriale del nord est italiano e segnatamente del Veneto». Se si considera, inoltre, che il Protocollo fanghi è solo un pezzo del percorso, perché manca ancora il Piano morfologico della laguna che indicherà dove sistemare i fanghi per ridisegnare canali, barene, velme cancellate dall' erosione, si comprende perché la preoccupazione dei portuali è forte. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le incognite dopo l' inaugurazione

Mose, un altro miliardo per manutenzione e fine lavori

VENEZIA

La salvaguardia della laguna

Mose, un altro miliardo per manutenzione e fine lavori

Mare e laguna isolati per la prima volta «Un fatto storico dimostrato dai dati»

Seicento milioni di euro per completare i lavori entro il 2021, data prevista per la fine del Mose. E poi almeno duecento necessari alla manutenzione per i prossimi anni. E ancora 100 milioni per riparare tutti i guai e i guasti scoperti. Soldi che dovranno aggiungersi ai 5 miliardi e mezzo già spesi fino ad oggi per realizzare l' opera. Sono tutti aspetti centrali per la realizzazione della "grande opera" progettata per salvare Venezia. E di cui però non si è nemmeno fatto cenno, durante la cerimonia di venerdì per il sollevamento delle 78 paratoie nelle quattro barriere di Treporti, Lido, Malamocco e Chioggia. Un' inaugurazione dal gran valore mediatico e simbolico, e che tuttavia ha dimostrato ancora una volta come i problemi vadano ancora risolti. Vale, ad esempio, per la schiera di Treporti (21 paratoie) che venerdì mattina si solleva tutta intorno alle 12.15. Si tratta delle barriere mobili più vecchie, interessate dalla corrosione e dalla perdita della vernice protettiva. E anche dalla sabbia, che ancora una volta ne ha bloccato la discesa negli ultimi test. Quattro di quelle verso Punta Sabbioni non si sono riposizionate nei cassoni in calcestruzzo sul fondale e, come hanno spiegato i tecnici, sono rimaste sollevate per qualche grado, circa un metro e mezzo. Altre due non si sono "chiuse", rialzate di circa mezzo metro. Inconveniente, peraltro, segnalato da tempo. Ma nei cassoni non sono stati inseriti strumenti per la pulizia da sabbia e sedimenti. E la rimozione del materiale dovrà essere fatta ogni volta grazie a una sorta di robot, anche questo dai costi piuttosto elevati. Resta, dunque, il grande problema della sabbia e degli accumuli. Ma anche della sostituzione di valvole e tubi danneggiati, dalla manutenzione e dalla corrosione di alcune parti delle cerniere. E fra i tanti guai irrisolti del Mose c' è anche la conca di navigazione di Malamocco. Costata 330 milioni di euro, voluta nel 2003 dal Comune per rendere «indipendente l' attività portuale dalla salvaguardia». Anche qui, però, errori progettuali e misure troppo piccole per contenere le navi di ultima generazione. In più, i danni di una mareggiata del 2015 l' hanno resa inutilizzabile provocando l' ingresso della marea anche a Mose sollevato. Proprio di recente, il Provveditorato alle Opere pubbliche ha dato incarico alla società Cimolai di provvedere alle riparazioni. Costo circa 45 milioni di euro. Soldi che rientrano tra i 600 milioni di euro già nel cassetto del Provveditorato, accantonati per completare l' opera e provenienti n larga parte dai risparmi effettuati sui mutui degli anni scorsi. E che tuttavia non vengono sbloccati in favore del Consorzio Venezia Nuova dei commissari. Aspetti tecnici non di poco conto, che dovranno arrivare in cima alla lista delle priorità se si vuole andare oltre agli applausi dei test ufficiali. E che vanno in parallelo a quanti, tutt' ora a distanza di anni, continuano a manifestare contro un' opera considerata «dannosa per la laguna». -- e.p.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Mare e laguna isolati per la prima volta «Un fatto storico dimostrato dai dati»

Per il Centro Maree, 35 centimetri di differenza alle 13.30 tra i livelli registrati a largo delle bocche di porto e alla Salute

VENEZIA

La salvaguardia della laguna

Mose, un altro miliardo per manutenzione e fine lavori

Mare e laguna isolati per la prima volta «Un fatto storico dimostrato dai dati»

«Per la prima volta nella storia la laguna è stata separata dal mare. E l' operazione è avvenuta con successo. Se si guardano i dati, con il sollevamento della paratoie l' acqua non è passata». In attesa dell'«ultimo miglio» di cui ha parlato Giuseppe Conte venerdì in visita a Venezia, durante il test di venerdì il Mose un effetto sembra già averlo prodotto. Alvise Papa, responsabile del Centro Maree di Venezia, lo spiega in maniera molto chiara, numeri e misurazioni alla mano. E cioè: con il sollevamento delle 78 barriere, la marea in laguna si è assestata senza crescere mentre il livello del mare ha continuato a salire. Un passo indietro. Venerdì mattina, il bottone dell' avvio delle operazioni di sollevamento è stato premuto dall' amministratore straordinario del Consorzio, Francesco Ossola alle 10.48. A gruppi di quattro per ogni bocca di porto, il tutto si è concluso intorno alle 11.25. Come si capisce dal grafico del Centro Maree (attenzione: le misurazioni sono state fatte usando l' ora solare, bisogna quindi aggiungere un' ora in più nell' asse delle ascisse) fino alle 12 di mattina la marea registrata dalla centralina alla punta della Salute ha continuato a crescere segnando 21 centimetri, mentre in mare raggiungeva i 35 centimetri. A quel punto, però, la situazione cambia. In mare, cioè, il livello continua a crescere mentre in laguna si ferma. «Gli effetti», spiega ancora Papa, «si sono iniziati a vedere da quando il 75% delle paratoie era ormai sollevato». Intorno alle 13.30 le paratoie del Mose hanno cominciato ad abbassarsi, in mare il livello della marea era di 51 centimetri e a Punta Salute 16 centimetri. Il motivo? La massa d' acqua entrata fino a quel momento dalle bocche di porto si è distribuita in tutta la laguna. Un normale assestamento, durato qualche ora. Alle 16 in mare la marea si è assestata sul valore massimo di 59 centimetri, a Punta Salute 56: segno di un ritorno alla normalità. A questo, poi, si aggiungono altre particolarità. La bocca di Malamocco, ad esempio, è stata l' ultima a sollevarsi completamente. Con conseguenze anche nelle misurazioni della marea. Il mareografo di Fusina, infatti, ha mostrato un ritardo sull' aumento della marea rispetto alla Salute: se di fronte al bacino San Marco il livello massimo si è arrestato a mezzogiorno, a Fusina ha continuato a salire per almeno altri venti minuti (fino alle 12.20). Tra le 12 e le 13.30, il grafico del Centri Maree mostra un andamento a zig zag, un sali e scendi su cui gli esperti dovranno fare approfondimenti. «Bisognerà capire i motivi di questa altalena», aggiunge il responsabile del Centro, «si tratta pur sempre della prima volta nella storia che la laguna è chiusa. Potrebbe trattarsi di una sessa interna, ma sarà approfondito nei prossimi test». Un' altra curiosità riguarda le stazioni periferiche di misurazione. La laguna nord, per esempio, ha risentito in maniera meno evidente del blocco dovuto al sollevamento della paratoie: la marea si è fermata intorno a mezzogiorno per poi ricrescere verso le 12.30. Niente di cui stupirsi, però: «L' onda di marea», conclude Papa, «è entrata con un effetto più forte nei paraggi delle bocche di porto, per poi distribuirsi gradualmente nelle aree periferiche della laguna, comprese quelle della laguna nord. Ecco perché l' effetto è stato più attenuato rispetto alla Salute».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--eugenio pendolini© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere della Sera

Venezia

Venezia

Mose, si critica il passato ma l' opera funziona

Paolo Costa

CRONACHE

«Il cibo mi fa male» È un caso la protesta del detenuto Battisti

Oristano, il terrorista fa ricorso. Salvini: tacci e digiuna

Polizia di Stato, il concerto per gli eroi Covid

La lettera

Mose, si critica il passato ma l'opera funziona

AVANTI TUTTA!
FINO A 166 PARTENZE AL GIORNO DA E PER LE ISOLE. TUTTE GARANTITE.
MOBY
LE NOSTRE OFFERTE SPECIALI
100%* DI SCONTO SULLA TARIFFA PASSEGGERO PER GLI OPERATORI SANITARI
TARIFFA SPECIALE AUTO DA 20€**
MOBY
Tirrenia
SARDEGNA · CORSICA · SICILIA · ELBA · TREMITI

Caro direttore, leggo sul Corriere del persistere dei dubbi di Francesco Giavazzi sul funzionamento del MoSE pur di fronte al «fatto» del testato contemporaneo sollevamento delle paratie alle tre bocche di porto. Gli argomenti dell' amico Francesco sono più deboli del solito (sì le paratie si sono sollevate bene, ma c' era bel tempo e, alcune, si sono riadagiate sui fondali con difficoltà) e destinati a infrangersi contro il principio di Archimede che da oltre 2.000 anni resiste ad ogni falsificazione alla Popper (i cassoni si solleveranno anche in condizioni di burrasca per la spinta che, svuotati dall' acqua, riceveranno dal basso verso l' alto). Le altre giuste osservazioni - ritardi, costi, corruzione - sono fondate, ma, primo, nulla hanno a che vedere col funzionamento dell' opera e, secondo, andrebbero correttamente imputati anche al sabotaggio del procedimento da parte dei suoi detrattori ideologici. Chi scrive può testimoniare degli anni, sì anni, persi con l' inutile rallentamento della fase di valutazione di impatto ambientale e nel tentativo di stoppare i lavori anche dopo che questi erano iniziati. La notte del 12 novembre 2019 le paratoie del MoSE alzate come ieri avrebbero risparmiato a Venezia disagi e danni pari almeno ad un sesto del costo intero del MoSE. Se poi quella notte alcune paratoie fossero rientrate con qualche difficoltà nessuno se ne sarebbe accorto. Il dissenso sul MoSE mantenuto contro ogni evidenza ha invece un' altra grave conseguen- za: legittima decisori (Stato, Regione, enti locali) già tiepidi a rinviare la soluzione dei problemi collaterali, quelli dell' accessibilità nautica al porto lagunare, che stanno mettendo in crisi ogni attività logistica e manifatturiera di porto Marghera. Situazione drammatica per l' econo-mia veneziana di fronte al contemporaneo azzera-mento dell' economia turistica da Covid-19.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Foglio

Venezia

Cari attivisti No Mose, è tempo di aprire le dighe dei vostri cervelli e di fare uscire una soluzione per salvare Venezia

DI ANTONIO PASCALE

IL FOGLIO
quotidiano
Cari attivisti No Mose, è tempo di aprire le dighe dei vostri cervelli e di fare uscire una soluzione per salvare Venezia

Certo, se oggi vedessimo delle persone in fuga dai barbari che si rifugiano nelle paludi e cominciano a costruire i loro edifici su terreni sabbiosi, a due passi dal mare, gli diremmo: ma che siete impazziti? Qua crolla tutto: il legno è legno, mica metallo o cemento. E quelli invece niente, anzi, insistono. Piantano paletti di legno, uno accanto all' altro, e su questi costruiscono piattaforme, sempre di legno, e sulle piattaforme tirano su edifici. E noi ancora: ma quando costa 'sto legno, tempo due giorni si consuma. Tuttavia, alla fine, poco da dire, l' insieme è fantastico. E poi 'sto legno resiste, vallo a sapere che in mancanza d' ossigeno alcuni microorganismi e batteri non vivono. Vallo a sapere, poi, che l' acqua salata pietrifica il legno, lo indurisce, altro che metallo o cemento. Insomma, a quel tempo, eventuali contestatori avrebbero detto No Venezia: striscioni, campagne, titoloni. Comunque, magari, chissà, potremmo anche essere d' accordo sul principio: Venezia non andava costruita. Però che vuoi fare? La nostra specie come si muove fa guai, e infatti il danno ormai è fatto, la città esiste, ed è unica al mondo. Tuttavia, proprio per la sua speciale orografia ogni tanto si allaga. Bel casino? O assumiamo una posizione orientale, del tipo, non affezioniamoci alle cose, teniamo a mente il concetto di impermanenza, Venezia, prima o poi, deve morire sepolta dalle acque, insomma o è così oppure c' è il Mose. Altrimenti uno può ricominciare: che siete pazzi, mettete delle paratoie invisibili? Che giacciono sui fondali, piene d' acqua? E che succede poi? Quando arriva un' alta marea le svuotate con l' immissione di aria compressa, così si sollevano e creano una barriera tra mare e laguna? Ma che siete pazzi? Ecco, a volte (per fortuna non sempre) si tratta di una scelta binaria, Mose sì Mose no. La scelta si pone finché qualcuno non trova un' altra soluzione, più efficiente e meno costosa. Verrebbe da dire a tutti: aprite le dighe dei vostri cervelli e facciamo uscire la soluzione. Ma siccome l' alta marea avanza, anche sotto stress, abbiamo pensato al Mose. Opere siffatte sono comunque il risultato dell' ingegno umano, anche questo una caratteristica della nostra specie: prima facciamo guai poi cerchiamo soluzioni. Se considerate il percorso dell' umanità, vedrete che la suddetta dinamica è una variabile indipendente. La costruzione del Mose richiede impegno, ingegno, applicazione e capacità di risolvere i problemi. E soldi naturalmente; non è facile costruire una diga sul mare e separare le acque, ai bei vecchi tempi serviva un miracolo. Se non fosse per la corruzione, per la lievitazione dei prezzi, le lungaggini, direi che sono soldi ben spesi. Venezia lo merita, così come sono meritevoli di rispetto i pazzi che hanno realizzato sia Venezia sia il Mose: in questo caso, infatti, a grande opera si risponde con altra grande opera. Se diciamo di sì al Mose, nulla esclude la nostra concentrazione su alcuni significativi dettagli: come evitare la corruzione, come tenere i costi nei limiti del bilancio, dunque, in sostanza, il problema principale, come amministrare bene. Anche questi dettagli sono una variabile indipendente, i soldi vanno spesi bene, sempre. Infatti, è un errore legare le grandi opere alla corruzione e le piccole opere alla trasparenza: si imbroglia in entrambi i campi. Tutto sta a capire come scoraggiare la corruzione. Applichiamoci, diamoci da fare per costruire un monumento (legislativo) contro gli abusi, una grande opera per la trasparenza amministrativa: così ci possiamo godere i futuri Mose, piccoli o grandi che siano. Ne abbiamo bisogno.

Il Giornale

Venezia

L' OPERA IN LAGUNA

Il Mose supera il primo test Ma non si sa chi dovrà azionarlo

Dal governo ancora nessuna decisione. Ira di Zaia

IL FATTO

SCENARI POLITICI Il nodo economia

Autostrade, 3,4 miliardi in più per scongiurare la revoca

Aspi invia al ministro le controproposte: più soldi per la gestione e un passo indietro dei Benetton. M5s: «No»

L'OPERA IN LAGUNA

Il Mose supera il primo test Ma non si sa chi dovrà azionarlo

SE SI STRACCIA IL PATTO A PAGARE SAREMO NOI

Serenella Bettin Il Mose. Ma alla fine chi preme il bottone? È questa la domanda che merita ormai una risposta perché da troppo tempo si avanti tra comitatoni, riunioni, rimpalli, indecisioni. Venerdì, alla presenza del premier Conte, il Mose è stato «inaugurato». Un test che ha sollevato le 78 dighe mobili che compongono il colosso, adagiate sul fondale delle tre bocche di porto: Lido, Malamocco e Chioggia. È qui che il Mose si alza e si abbassa, si abbassa e si rialza. Un' opera ingegneristica unica. Un mostro. Ma la domanda è: chi fa cosa? Quando? Se dovesse tornare l' acqua alta come il 12 novembre scorso, con punte di 187 centimetri, chi lo aziona? La storia parte dopo gli scandali e gli arresti del 2014. Matteo Renzi il 13 giugno di quell' anno tolse il Magistrato alle Acque, l' organo che avrebbe dovuto supervisionare la costruzione delle dighe. Nel frattempo si stabilì che la nuova Città metropolitana di Venezia, insediatasi il 31 agosto 2015, assorbisse le funzioni entro il 31 marzo 2015. Cosa mai avvenuta. «La soppressione del Magistrato alle Acque aveva detto l' allora parlamentare Pd Andrea Martella - non significa una soppressione di competenze, ma punta a individuare una nuova attribuzione. In questo senso il nostro emendamento punta a trasferire prima al commissario e da questi al futuro sindaco, oneri e onori del Magistrato alle Acque, evitando così una sorta di dispersione in ambito interregionale». Detto. Fatto. Nulla. Il 26 novembre 2019, a Palazzo Chigi si riunisce il Comitatone, la riunione del comitato interministeriale per la salvaguardia della città. Il sindaco Luigi Brugnaro ottenne una cabina di regia informativa che tenesse insieme tutti i soggetti coinvolti nella fabbrica del Mose. Ora il presidente Luca Zaia ha chiesto di ripristinare il Magistrato alle Acque, e di dare la gestione al sindaco. Brugnaro vuole trovare una soluzione per la gestione: «È il tempo di essere pratici e concreti». Perché il nocciolo è questo: c' è un' opera, non ancora collaudata, che sarà finita tra 18 mesi ma che funziona, utilizzarla comporta un rischio. Chi decide? Nel decreto che fa solo di nome «Semplificazioni» si parla di una struttura con Comune, Città Metropolitana, Regione, Autorità portuale e Capitaneria di Porto, oltre ai ministeri competenti e al Magistrato alle Acque che verrà ricostituito. Un successivo Dpcm poi dovrebbe stabilire un direttore che schiacci il pulsante rosso. Ma intanto Venezia aspetta. Il Mose anche.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Gazzettino

Venezia

De Piccoli: «Irrisolta la questione crociere L' indecisione fa danni»

PAOLO GUIDONE

Primo Piano

Pellestrina non vuole essere dimenticata

De Piccoli: «Irrisolta la questione crociere L'indecisione fa danni»

IL CASO APERTO VENEZIA «Bene il test sul Mose ma ora il Governo si occupi anche della questione irrisolta del terminal passeggeri per le grandi navi». Cesare De Piccoli , che di infrastrutture e trasporti ne sa qualcosa essendo stato viceministro, si rivolge direttamente al presidente Giuseppe Conte ed al ministro Paola De Micheli che venerdì mattina sono arrivati a Venezia per premere il bottone che ha avviato le paratie mobili del Mose. Nel 2015 l' ex vice sindaco di Venezia ha presentato Venis Cruise, il progetto della Duferco Italia Holding e della DP Consulting srl, che prevede la realizzazione di un nuovo terminal crociere che dovrebbe sorgere davanti all' isola artificiale a cui si appoggiano le 41 paratie mobili presenti alla bocca di porto del Lido e, ad oggi, unico progetto di approdo per le grandi navi a Venezia ad aver ottenuto, nel 2016, il parere positivo della commissione di valutazione di impatto ambientale, progetto giacente in fase istruttoria presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. «Se dopo la VIA le procedure di legge fossero state attuate , insieme con le paratoie mobili avremmo potuto vedere anche il nuovo Terminal passeggeri di Venezia e le navi da crociera fuori dalla laguna senza creare alcuna interferenza con il funzionamento del Mose osserva De Piccoli e per questo mi auguro che il Governo dia una soluzione definitiva anche al problema della grandi navi . Non vorrei che per indecisione della politica il primo porto crocieristico del Mediterraneo facesse la stessa fine della chimica a Porto Marghera , si dovrebbe prendere atto che si parla tanto dell' approdo delle navi a Marghera senza che sia stato presentato alcun progetto in fase istruttoria, salvo quello del canale Contorta che è stato bocciato e per questo non riesco a capire l' imbarazzo del Governo nell' esprimersi sull' unico progetto che è stato approvato dalla Via e da tre anni è fermo al ministero delle Infrastrutture». Un appello, quello di sbloccare il progetto del terminal passeggeri, che De Piccoli rivolge direttamente all' attuale ministro De Micheli . «Il rischio è che dopo 8 anni l' alternativa al divieto di attraversamento della navi a San Marco sia quello che le grandi compagnie navali abbandonino una alla volta Venezia come ha già iniziato a fare la Royal Caribbean». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

al terminal di VADO

Scontro sindacale per 5 contratti senza rinnovo

SAVONA

"Basta code in galleria che mettono in pericolo la vita degli automobilisti"

Elisoccorso, inaugurato il nuovo servizio a Villanova

Scontro sindacale per 5 contratti senza rinnovo

Velaria FRANGISOLE GRIESSER

Stato di agitazione nei terminal Reefer e nuova piattaforma di Apm Terminals a Vado Ligure. A proclamarlo i sindacati confederali Filt Cgil e Fit Cisl. Spiegano in una nota le rappresentanze dei lavoratori: «L' azienda il 7 luglio ha comunicato la decisione di non rinnovare il contratto a 5 lavoratori assunti a tempo determinato con scadenza 11 luglio, dai dati acquisiti dalla Rsu e dalle segreterie, nel confronto con i lavoratori del terminal, è emersa una contraddizione. A fronte di una diminuzione dei traffici non corrisponde la diminuzione dei turni richiesti dal terminal ai propri dipendenti. La decisione di non rinnovare i contratti in scadenza, riteniamo si tratti di un atto non giustificato dalla mancanza di lavoro e tranquillamente evitabile visto gli ingenti investimenti statali e gli strumenti creati per la tenuta occupazionale dei porti». I sindacati hanno chiesto ad Autorità portuale di Sistema di intervenire per la vicenda dei rinnovi come per la gestione della recente cassa integrazione, e contemporaneamente chiedono che i 5 lavoratori in questione siano confermati in servizio. Cgil e Cisl hanno anche sottolineato «con rammarico una degenerazione dei rapporti sindacali dopo anni di sostegno alla piattaforma considerata determinate per il rilancio del territorio».A.AM. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Cgil e Cisl sulla piattaforma di Vado: "Con Apm e Reefer relazioni sempre più tese, piano assunzioni confuso"

I sindacati proclamano lo stato di agitazione

MARCO RUSSO

Vado Ligure. "Nonostante i promettenti buoni rapporti intessuti nel lungo periodo che ha portato alla realizzazione della piattaforma, CGIL, CISL e UIL non possono che registrare con rammarico un graduale peggioramento delle relazioni sindacali con Apm e Reefer". Lo affermano i sindacati in una nota congiunta. "Dopo anni nei quali le segreterie sindacali territoriali si sono impegnate a sostegno di un' opera considerata determinante per il rilancio del tessuto produttivo ed economico del territorio ed a seguito di numerosi accordi sull' occupazione, le prime avvisaglie rispetto ad una degenerazione dei rapporti sono cominciate ad emergere a partire dalla gestione discutibile dei percorsi formativi e di reclutamento del personale nonché a fronte di una sempre più confusa conduzione del piano assunzionale concordato". "Molti i casi di contratti a termine, a volte formati, rinnovati e portati a scadenza ma non stabilizzati sulla base di motivazioni generiche e molto discutibili, tanti i candidati scartati nonostante curriculum vitae adatti alle mansioni ovvero con la formazione necessaria per l' attività (in alcuni casi promossa direttamente dall' azienda). Dopo l' esito del referendum sull' accordo di secondo livello che ha visto respingere le richieste di deroghe alle norme contrattuali sulla gestione delle flessibilità ed a fronte delle conseguenze dell' emergenza sanitaria la situazione risulta sempre più complicata ed ingestibile". "L' apertura non anticipatamente comunicata, nonostante i costanti incontri con le federazioni di categoria di settore avvenuti negli ultimi mesi sui temi dell' occupazione, della promiscuità operativa tra i due terminals e degli inquadramenti in molti casi sottostimati, delle procedure per la richiesta della Cassa integrazione per entrambi i terminals (APM e REEFER) sta ulteriormente compromettendo i rapporti sindacali in quanto per certi versi ritenuta strumentale e mal gestita. Secondo il sindacato, infatti, si sarebbe potuto assicurare garanzie ad un maggior numero di lavoratori e soprattutto si sarebbe dovuto evitare di comunicare anticipatamente ai dipendenti la gestione dell' ammortizzatore senza sapere ancora l' esito dell' esame congiunto della procedura". Sulla vertenza specifica di Reefer Terminals le segreterie Territoriali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTrasporti di Savona "esprimono forte preoccupazione in merito alla situazione determinatasi. Su mandato dei Lavoratori era infatti già stato attivato 'lo stato di agitazione', in conseguenza della richiesta Aziendale di ricorrere alla cassa integrazione per Covid 19, adducendo, quale motivazione, una forte riduzione dei traffici, tale da rendere la 'cassa' inevitabile per gli impiegati ed evitabile per gli operativi di banchina/magazzino se si fossero concordate flessibilità aggiuntive sull' organizzazione del lavoro". "L' azienda (si ricorda che Reefer Terminal è, ormai da tempo, di proprietà di APM Terminals, COSCO e A.P. di Qingdao, come il Terminal contenitori), il 7 luglio comunica la decisione di non rinnovare il contratto a 5 Lavoratori assunti a tempo determinato con scadenza il giorno 11 luglio; dai dati acquisiti dalla RSU e dalle Segreterie, nel confronto con i Lavoratori del terminal, è emersa una 'contraddizione' a fronte di una diminuzione dei traffici non corrisponde la diminuzione dei turni richiesti dal terminal ai propri dipendenti; posto che i dati del Terminal sono corretti, contestualizzati nel 'sistema porto', le ricadute, ad ora sono state assorbite dai Lavoratori dell' art.17 (Compagnia Portuale) e dalle aziende art. 16, dei sevizi accessori, in termini di contrazione di giornate di lavoro. Ancora una volta

viene dimostrato nei fatti che il modello Genova-Savona garantisce la tenuta necessaria ai terminals ed ai suoi dipendenti nei momenti di calo dei traffici scongiurando pesanti interventi sugli organici portuali". "La forzatura fatta da parte datoriale nel tentativo di trasformare lo strumento della cassa integrazione in elemento di contrattazione per ottenere maggiori flessibilità e la discussione sulle reali necessità operative del terminal, hanno

portato la RSU e le segreterie territoriali di categoria a dichiarare lo stato di agitazione. In relazione alla decisione di non rinnovare i contratti in scadenza, riteniamo si tratti di un atto non giustificato dalla mancanza di lavoro e tranquillamente evitabile visto gli ingenti investimenti statali e strumenti creati per la tenuta occupazionale per i porti". "Si richiede all' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale di farsi parte attiva di questa vicenda, che vede interessati tutti i lavoratori del porto di Genova-Savona, per garantire la tenuta occupazionale senza disperdere la professionalità necessaria per la ripartenza e il mantenimento della competitività del settore porti e trasporti. Pertanto si ritiene altresì necessario, per garantire la 'pace sociale' nel Porto di Savona-Vado L., che i 5 lavoratori siano confermati nel loro impiego, anche in conformità alla comunicazione inoltrata in data 12/06/2020 dal presidente dell' AdSP. Si resterà impegnati ad evitare che i Contratti a Tempo Determinato e gli ammortizzatori sociali, come la cassa integrazione, siano utilizzati per determinare impoverimento del lavoro portuale, in termini di costo del lavoro e di sicurezza". Altre notizie di Vado Ligure calcio Prima Categoria, colpo grosso della Vadese: tesserato Alessio Salis Tragedia Vado Ligure, uomo di 34 anni trovato senza vita in un appartamento in via Gramsci: indagano i carabinieri il personaggio A tu per tu con il centrocampista Davide Sancinito conferme Calcio: Matteo Bonifazio resta al Ceriale, Eraldo Kuci giocherà ancora nel Bragno Dalla Home savona Ata Spa, confermato sciopero lunedì e martedì: piano industriale ancora in standby change Autostrade, dopo la lettera di Toti cambia il piano chiusure: ecco come muoversi nel weekend È sabato! Cultura, musica, arte, archeologia: tanti bellissimi eventi nel fine settimana in provincia lavori in corso Savona 2021, il sogno di città di Marco Russo: "Punto su comunità, cultura, città strategica e sviluppo"

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Autostrade, meno cantieri e chiusure ma ancora code e disagi nel weekend

Preoccupazione per il blocco del traffico tra stanotte e martedì mattina per lavori sulla A10

ELENA ROMANATO

PRIMO PIANO

VIABILITÀ

Autostrade, meno cantieri e chiusure ma ancora code e disagi nel weekend

Preoccupazione per il blocco del traffico tra stanotte e martedì mattina per lavori sulla A10

"Sospendete i pedaggi su tutta la rete ligure"

Medici e Infermieri Day

Gli ESERCENTI dello SPETTACOLO VIAGGIANTE della Liguria di ponente organizzano due giorni gratuiti per gli OPERATORI SANITARI e le proprie famiglie

Elena Romanato Savona Le chiusure per questo weekend non saranno tutte quelle programmate da Autostrade per l' Italia, in seguito all' intervento della Regione. Ma il problema della viabilità non è per niente risolto, a causa dei controlli e dei cantieri che riguardano sia la A10 sia la A6 di Autofiori. Ieri il tempo incerto ha forse frenato qualche turista, ma nei giorni scorsi non sono mancate code e disagi. Sulla A10 Genova-Savona è chiuso il casello di Genova Pegli in entrata verso Savona e in uscita per chi proviene da Genova; quello di Pra' in uscita per chi proviene da Genova; quella di Arenzano in entrata verso Savona; e quella di Celle in entrata verso Genova e in uscita per chi proviene da Savona. Proprio per la presenza di molti cantieri Aspi, in seguito a una lettera in cui Regione chiedeva di intervenire per evitare una paralisi del traffico, ha deciso di modificare il piano dei lavori previsti questo fine settimana. Il nuovo piano non prevede la chiusura della A10 nel tratto compreso tra Arenzano e Voltri in direzione Genova, durante il rientro dei vacanzieri. La chiusura è posticipata a questa notte e quella di domani, dalle 21 alle 7, per ciò che riguarda il tratto compreso tra l' allacciamento con la A26 Genova Voltri-Gravellona Toce e Varazze, verso Savona per l' ispezione delle gallerie Mervalo, Crevari e Borgonovo. «Chi da Genova è diretto verso Savona - spiega Aspi - dovrà raggiungere tramite la statale Aurelia la stazione di Varazze e rientrare sulla A10. Chi dalla A26 è diretto a Savona, potrà uscire alla stazione di Pra' e tramite la l' Aurelia raggiungere la stazione di Varazze da cui entrare in A10. Autostrade per l' Italia sta attuando un piano serrato di ispezioni e manutenzioni nelle gallerie liguri, seguendo i più elevati standard di sicurezza e nel rispetto delle prescrizioni imposte dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti». Nell' incontro con Regione e Prefettura a Genova, l' altra sera Aspi ha così rivisto le chiusure, ma qualcosa non avrebbe funzionato nella comunicazione tra gli uffici di Genova e Savona dell' Autorità di sistema portuale. Ieri mattina molte aziende che lavorano con il porto si sono viste arrivare una mail dall' Ufficio territoriale di Savona dell' Autorità di sistema, dove si diceva che fino al 17 luglio l' autostrada A 10 sarebbe rimasta chiusa al traffico «nella tratta Savona-Genova, in entrambe le direzioni, dalle ore 21 alle ore 7 indicativamente». La mail spiegava inoltre che se la chiusura si fosse protratta anche durante il giorno, in casi di traffico sull' Aurelia «i mezzi pesanti presenti nel porto di Savona-Vado con destinazione in direzione Genova» non avrebbero potuto uscire dal porto. La mail ha creato allarme tra i trasportatori che sul sito di Aspi però non hanno trovato nessuna conferma alla nota. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Elettrificazione delle Stazioni Marittime: bando vicino

E' arrivato in Conferenza dei servizi il progetto di elettrificazione delle Stazioni Marittime del porto di Genova. La Città metropolitana ha pubblicato l' avviso che rende noto l' avvio del procedimento autorizzativo, soggetto a osservazioni sino al 2 agosto. Il progetto vale circa 20 milioni di euro, Ë il maggiore di quelli sin qui avviati per consentire alle navi che approdano a Genova e Savona di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica per mantenere in attività i servizi. A fine anno dovrebbe tenersi la gara per l' affidamento dei lavori, che dovrebbero essere in 24 o 36 mesi. Nel dettaglio, spiega Davide Sciutto, responsabile Impianti tecnologici dell' Autorità di sistema portuale Genova -Savona, alle Stazioni Marittime saranno previsti sei allacciamenti: due per le navi da crociera (Ponte dei Mille lato ponente e Ponte Doria lato ponente), e quattro nell' area dedicata ai traghetti (Ponte Assereto levante e ponente, Colombo ponente e Caracciolo levante).

Terminal Bettolo, ordinate le gru

Elettrificazione delle Stazioni Marittime: bando vicino

AVANTI TUTTA!
FINO A 166 PARTENZE AL GIORNO DA E PER LE ISOLE. TUTTE GARANTITE.
MOBY TOO
LE NOSTRE OFFERTE SPECIALI
100%* DI SCONTO SULLA TARIFFA PASSEGGERO PER GLI OPERATORI SANITARI
TARIFFA SPECIALE AUTO DA 20€**
MOBY
tirrenia
SARDEGNA · CORSICA · SICILIA · ELBA · TREMITI

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Terminal Bettolo, ordinate le gru

Sciolti gli ultimi nodi: a fine estate la banchina del gruppo Msc nel porto di Genova inizierà a lavorare

Terminal Bettolo, ordinate le gru

Elettrificazione delle Stazioni Marittime: bando vicino

AVANTI TUTTA!

FINO A 166 PARTENZE AL GIORNO DA E PER LE ISOLE. TUTTE GARANTITE.

MOBY

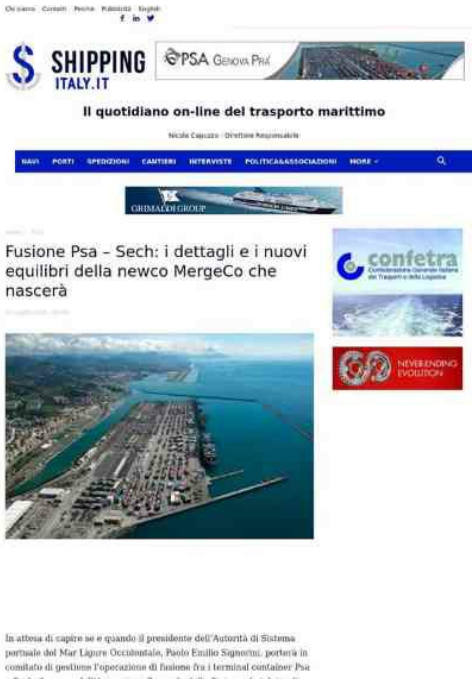
Simone Gallotti / GENOVA La mega riunione con quasi 20 persone sedute al tavolo del salone più grande di Palazzo San Giorgio, non poteva passare inosservata. Anche per il risultato ottenuto: un passo in avanti decisivo verso l' operatività di Calata Bettolo, il terminal container che il gruppo Msc adesso Ë pronto a far partire. Non solo: la compagnia guidata da Gianluigi Aponte, ha già ordinato le gru da installare sul piazzale a quanto confermano diverse fonti al Secolo XIX/TheMediTelegraph. Significa che i tempi ora diventano più stretti ed entro la fine dell' estate - un mese e mezzo circa - la prima gru potrà essere già attiva su quel piazzale rimasto vuoto per lungo tempio. Tra poche settimane quindi cominceranno a lavorare le Gottwald acquistate dal secondo armatore al mondo. » l' inizio della fase finalmente operativa del terminal ed Ë arrivata al termine dell' ennesimo vertice in Autorità portuale. Fonti riferiscono di un 'incontro positivo» tanto che Msc ha dato il via all' ordine per le nuove gru. In totale dovrebbero essere quattro e costituiranno l' ossa tura iniziale della dotazione di equipaggiamento per imbarcare e sbarcare i container. In particolare le gru saranno le stesse ordinate e installate al terminal Spinelli ormai due anni fa, con una capacità di 150 tonnellate e uno sbraccio di 54 metri. In linea di massima dunque il problema del cono aereo sembra superato e il dossier Enac dovrebbe essere co derato esaurito. Ci sono u serie di prescrizioni, ma la compagnia ritiene chiusa la vicenda e infatti ha firmato l' ordine. A Palazzo San Giorgio regna invece la prudenza, anche se questa volta la conferma che il passo in avanti sia decisivo - o comunque molto importante - arriva anche dalla sede dell' Authority portuale. I piani di sviluppo del terminal erano stati bloccati proprio dai limiti imposti dal cono aereo. Un anno fa era arrivata la doccia fredda con la bocciatura del piano di investimenti del colosso di Ginevra da parte di Enav e Enav. Per i due enti che regolano l' aviazione civile, le gru previste in un primo tempo nel piano erano troppo alte e rischiavano di interferire 'con le superfici aeronautiche di tutela del vincolo e delle operazioni di volo in condizioni di emergenza». La decisione aveva stupito, anche perché Bettolo non Ë il terminal portuale più vicino all' aeroporto. Nelle scorse settimane la prova generale era stata effettuata con l' arrivo della portacontainer iMsc San draw, una nave da poco più di 4.000 teu di capacità che era servita per il primo test. Le nuove gru non dovrebbero essere comunque quelle definitive: le Gottwald serviranno per la prima fase di avvio del terminal, poi Ë probabile che arrivi altro equipment per poter portare Bettolo, diventato nel frattempo al 100% di Msc, a pieno regime con una movimentazione container almeno di 500 mila teu. In tempo di crisi del porto, toccato duramente dal Covid e dal blocco delle autostrade, l' avvio della banchina a Sampierdarena Ë un segnale in controtendenza.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Fusione Psa - Sech: i dettagli e i nuovi equilibri della newco MergeCo che nascerà

In attesa di capire se e quando il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, porterà in comitato di gestione l' operazione di fusione fra i terminal container Psa e Sech, il parere dell' Avvocatura Generale dello Stato svela i dettagli dell' operazione che finora erano rimasti sconosciuti ai terzi. Lo status quo []



In attesa di capire se e quando il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, porterà in comitato di gestione l' operazione di fusione fra i terminal container Psa e Sech, il parere dell' Avvocatura Generale dello Stato svela i dettagli dell' operazione che finora erano rimasti sconosciuti ai terzi. Lo status quo vede il terminal di Genova Prà controllato al 65,33% da Psa e partecipato al 34,76% da Gruppo Investimenti portuali (Gip) mentre il Sech è controllato (tramite la società Seber) al 60% da Gip e partecipato al 40% da Psa. L' istanza di autorizzazione al mutamento del controllo societario dei due terminal avanzata dai rispettivi concessionari alla port authority il 25 settembre 2019 'prevede - si apprende dal parere dell' Avvocatura generale dello Stato - la costituzione di una nuova società denominata MergeCo a cui Gip conferirà la sua partecipazione pari al 60% del capitale sociale di Seber, nonché il 34,76% del capitale sociale di Vte, mentre sa conferirà a MergeCo le quote detenute in Seber ari al 40% del capitale sociale e le azioni detenute nel capitale sociale di Vte, pari al 65,33% del capitale sociale'. Per effetto di questa operazione 'MergeCo deterrà il 100% del capitale sociale di Seber, che a sua volta controlla Sech, e di Vte. Gip avrà a sua volta il 38% di MergeCo mentre Psa ne risulterà socia al 62%'. Questi dunque saranno i nuovi equilibri del nuovo importante polo terminalistico dei container se e quando l' affare andrà definitivamente in porto. Il parere dell' Avvocatura a questo proposito ricorda che il Governo ha dato il suo ok sulla questione Golden power lo scorso 21 ottobre mentre l' Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato con nota trasmessa il 9 giugno scorso ha comunicato 'di non ravvisare elementi per procedere a ulteriori approfondimenti ai sensi della legge n.827/90 non ravvisando nel caso di specie il superamento delle soglie previste dall' art.16, comma 1 della legge citata'. In effetti fin dal principio Psa e Gip hanno sostenuto che questa operazione non dovesse essere soggetta a via libera Antitrust e così in effetti viene sostenuto anche dall' Authority stessa chiamata in causa dall' esposto di un soggetto terzo. Nel merito della questione su cui è stata chiamata a esprimersi, vale a dire se la fusione Psa - Sech possa o meno essere approvata sebbene l' articolo 18, comma 7, della legge 84/1994 vieti a ogni terminalista di poter detenere in ogni scalo due concessione per la movimentazione della stessa merceologia, l' Avvocatura generale dello Stato sostiene che 'ai fini dell' individuazione del mercato rilevante il termine 'porto' deve essere interpretato non con riferimento alla singola infrastruttura ma all' intero sistema portuale cui la stessa si afferisce'. Ancor più dopo la riforma portuale del 2016 (Dlgs n.169) l' ambito di applicazione è, come minimo, nel caso dell' AdSP del Mar Ligure Occidentale quello degli scali di Genova e di Savona. Infine il parere dell' Avvocatura spiega: 'In varie decisioni sia l' Agcm che la Commissione Europea hanno ritenuto che, in linea di massima, possono ritenersi sostituibili porti che, nell' ambito dello stesso tipo di traffico merci, siano distanti tra loro dai 200 ai 300 Km. Ciò significa che i porti di Genova, La Spezia, Vado e Livorno dovrebbero essere considerati parti dello stesso bacino d' utenza ('catchment area)'. Per effetto di ciò il parere firmato da Gabriella Palmieri Sandulli conclude: 'Applicando i criteri enunciati, con riferimento al

caso di specie e sulla base dell' esame della documentazione allegata alla richiesta di parere, la Scrivente, fatti salvi i necessari

approfondimenti di merito di competenza di codesta Autorità portuale, non riterrebbe che dall' operazione di fusione per incorporazione esaminata, il soggetto concessionario possa acquisire una posizione di mercato dominante rispetto alla catchment area'. La strada verso la fusione pare dunque spianata.

Avvenire

Genova, Voltri

IERI MENO CODE, MA I DISAGI RIMANGONO

Genova isolata, la protesta dei camion

FABIO CANESSA

Lampedusa, ancora sbarchi
Duello sul decreto sicurezza
Genova isolata, la protesta dei camion
Così si ripopola un piccolo borgo

Genova «Scenderemo a Roma per portare il grido di dolore di cittadini disarmati che subiscono tutti i giorni l' isolamento del territorio. È una crisi di cui non vediamo più la fine». È una protesta che assume forme clamorose quella che diverse associazioni di categoria liguri stanno organizzando per il 22 luglio: un lungo corteo di camion, auto, pullman e veicoli di ogni genere che si ritroveranno a Genova e procederanno tutti insieme fino a Roma. «Sicuramente c' è l' ipotesi di andare davanti al ministero dei Trasporti - spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - ma stiamo pensando anche a qualcosa legato ad Autostrade». Interi tratti di autostrada che chiudono quasi a sorpresa, continui scambi di carreggiata e riduzioni di corsie, addirittura semafori ai caselli. È il frutto del piano di ispezioni alle gallerie imposto dal ministero delle Infrastrutture ad Aspi, piano che, secondo le ultime comunicazioni ricevute dalla Regione, porterà gravi disagi su tutto il nodo genovese almeno fino al 15 luglio. Ieri le code sono state minori rispetto al recente passato, anche se a causa dei tempi comunque lunghi di percorrenza sono stati distribuiti ancora oltre 2mila kit di conforto a chi si è messo in viaggio. «Siamo arrivati a perdere 2 milioni di euro al giorno, è un danno enorme calcolato non solo in termini di mancata produzione, ma anche in allungamento dei tempi di percorrenza. Ogni 100 chilometri in più sono 50 euro di gasolio» spiega Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di TrasportoUnito, tra gli organizzatori della manifestazione. Ai camionisti si uniranno spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, operatori della logistica e tutte le categorie produttive della città messe in ginocchio da un' emergenza viabilistica senza precedenti. «Questa crisi è molto peggio di ciò che abbiamo passato dopo il crollo del ponte Morandi» asserisce infatti Giovanni Mondini, il presidente degli industriali genovesi. «In quell' occasione tante aziende non ci avevano abbandonato, avevano capito che il viadotto sarebbe stato ricostruito e ci hanno dato fiducia. Oggi quella fiducia non la danno più, la città ha perso credibilità». Una semplice sensazione? Il colosso cinese dello shippingCosco ha già consigliato ai clienti di evitare il porto di Genova. Poi ci sono i freddi numeri. «Due anni fa calcolavamo una perdita di circa un milione al giorno, oggi quel dato è raddoppiato. Ci sono molte imprese sul filo della chiusura, rischia di essere una catastrofe in termini occupazionali. Solo per il nostro settore parliamo di 10mila lavoratori a rischio» aggiunge Tagnochetti. Allora ecco che la protesta diventa eclatante: decine di tir pronti a invadere le sedi istituzionali per portare all' attenzione nazionale la crisi di una Regione che è anche lo sbocco sul mare dell' intero Nord Ovest. Il comitato 'Salviamo Genova e la Liguria' chiederà di incontrare Paola De Micheli per portarle due istanze: mettere fine all' incubo delle code adottando una diversa pianificazione dei cantieri e risarcire alle aziende tutti i danni accumulati. E mentre la Procura di Genova ha aperto un primo fascicolo sui cantieri in autostrada, facendo seguito a numerosi esposti tra cui quello presentato dal governatore Giovanni Toti, anche il mondo economico si prepara a un' azione legale collettiva, sul fronte civile e su quello giudiziario. «Un esposto non si scrive in due giorni, ma ci stiamo muovendo e a breve ci saranno novità» conferma Botta che rappresenta gli spedizionieri.

RIPRODUZIONE RISERVATA

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Confitarma: "Riorganizzare i lavori sulle autostrade liguri"

Roma - «La drammatica situazione delle autostrade liguri, che da troppi giorni causa rallentamenti della circolazione, non è più sostenibile non solo viene duramente penalizzata tutta la filiera della logistica del trasporto e di conseguenza l' attività dei porti liguri ma anche i nostri armatori stanno registrando forti danni alla loro operatività già seriamente colpita dalle conseguenze della pandemia Covid19». A dichiararlo è il presidente di Confitarma, Mario Mattioli: «Questa situazione infatti incide fortemente sul fatturato delle aziende armatoriali con conseguenti aumenti dei loro costi. Chiediamo pertanto che il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, intervenga immediatamente e con decisione per riorganizzare al più presto i lavori sulle autostrade liguri e per consentire all' intero sistema dei trasporti e in particolare al settore marittimo di riprendere in maniera efficace l' attività quanto mai fondamentale per l' economia della Liguria e di tutto il Paese»

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Eccedenze alimentari per le mense dei poveri

La Compagnia Costa e i frati di Gaggiola studiano l' assist umanitario sulla scia della fornitura già effettuata in piena emergenza Covid

La Spezia

Porto e voglia di ripresa

Eccedenze alimentari per le mense dei poveri

«Buona l'idea degli sconti ai marittimi in transito»

LA SPEZIA C' è un motivo in più attendere con sano spirito di accoglienza la fine del blocco delle navi da crociera e il ritorno in città dei turisti che vengono dal mare. In gioco c' è la possibilità di sostenere i bisogni alimentari delle persone che, per le loro condizioni economiche, non possono permettersi le vacanze spasso sul Mediterraneo o sugli oceani. Si tratta dei frequentatori delle mense dei poveri: quella gestite dai frati di Gaggiola nella nuova struttura a lato del convento-vedetta della città, quella della Caritas a quella di Missione 2000. L' idea è quella di destinare ad esse le eccedenze alimentari delle navi da crociera dove il cibo abbonda e l' offerta, nella sua varietà, è superiore, per volume, alla domanda. Accade già a Savona, col «banco alimentare». La rotta spezzina per traslare l' esperienza era stata tratteggiata in un incontro il 20 febbraio scorso tra il presidente dell' Autorità portuale di sistema portuale Carla Roncallo, il direttore generale di Costa Crociere Neil Palomba e il padre-guardiano del convento di Gaggiola Gianluigi Ameglio in occasione della cerimonia per il primo scalo alla Spezia della Costa Smeralda. L' emergenza sanitaria bloccò il progetto. Ma fornì lo spunto per un primo test di fattibilità, quello della fornitura-spot di alimenti per gli ospiti della tensostruttura che venne allestita al campo Montagna, su impulso della Caritas, nel concerto virtuoso di intendimenti fra Marina, Comune e Protezione civile con l' assist economico della Fondazione Carispezia; a tessere le fila fu il comandante della Capitaneria Giovanni Stella. «Le nostre navi sono un veicolo di ricchezza e occupazione per il territorio ma possono anche essere di aiuto ai più deboli» aveva detto il comandante della Pacifica Massimo Pennisi consegnando il gastrotesoro a don Luca Palei, direttore della Caritas e padre Gianluigi Ameglio che, all' epoca, aveva 'trasferito' al Montagna la mensa di Gaggiola con i suoi volontari. «Ci piace immaginare che questo gesto di solidarietà accenda come una scia di luce dal ponte della nave alla città, facendo riscoprire a ciascuno forza e speranza», aveva detto Ameglio che ora, mentre, grazie ai volontari, da alcune settimane, è tornata a funzionare la mensa di Gaggiola (nel rispetto del distanziamento e con la sanificazione garantita dai servizi sociali del Comune) attende di riannodare i fili con la Costa per trasformare in oggetto di solidarietà, con la ripresa del traffico, l' eccedenza di cibo sulle navi da crociera. La Pacifica, intanto, prosegue la sua sosta forzata al molo Garibaldi, illuminata di notte, col suo pennacchio di fumo visibile di giorno. Corrado Ricci.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

INQUINAMENTO

Ma il porto green resta al palo

Elettrificazione dei moli ed entrata in scena del gnl nei nuovi scenari

Navi da crociere e crocieristi benvenuti, ma fumo dei generatori a rischio di insostenibilità per i polmoni, soprattutto quelli di chi abita sul fronte mare. «Il problema c' è ma è anche avviato al superamento per effetto di scenari esterni ed interni in evoluzione. Il futuro carburante delle navi da crociera sarà il metano. Di 116 navi in entrata fino al 2027, il 21 per cento andrà ad Lng. Confidiamo inoltre nell' accelerazione dell' elettrificazione delle banchine del porto» dice il presidente della Confcommercio Gianfranco Bianchi. Se ne parla da anni. Risale al 2013 il protocollo Enel-Ap... «Con l' aria che tira un motivo in più per accelerare»

La Spezia

Porto e voglia di ripresa

Eccedenze alimentari per le mense dei poveri

«Buona l'idea degli sconti ai marittimi in transito»

Canoni demaniali ridotti il taglio proporzionato alla perdita economica

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

«Buona l' idea degli sconti ai marittimi in transito»

Confcommercio plaude alla sollecitazione del comandante Stella alle associazione di categoria

La Spezia
Porto e voglia di ripresa
Eccedenze alimentari per le mense dei poveri
«Buona l'idea degli sconti ai marittimi in transito»
Confcommercio plaude alla sollecitazione del comandante Stella alle associazione di categoria
Conti demaniali ridotti Il taglio proporzionato alle perdite economiche

LA SPEZIA Confcommercio pronta raccogliere l' invito del comandante della Capitaneria di porto Giovanni Stella (che si è rivolto a tutte le associazioni di categoria) a tendere la mano agli equipaggi delle navi che scalano il porto, da crociera o mercantili, prevedendo per loro offerte speciali, tra riconoscenza per l' apporto dato all' economia del mare e opportunità di business a fronte di relazioni con un target preciso e promettente. «E' una bella sollecitazione quello a che è venuta dal comandante nella sua veste di presidente del Comitato Welfare della Gente di mare» dice il presidente Bianchi. «Stiamo rilanciando l' idea ai nostri operatori per dar vita a sconti dedicati nello shopping e nella ristorazione» puntualizza il direttore Roberto Martini. La Spezia può qualificarsi nel contesto internazionale come città di mare, accogliente verso chi viene dal mare, che siano i croceristi o i marinai di tutte le razze e religioni. Un approccio che, per quanto riguarda i marittimi, vede impegnati in prima linea i volontari della Stella Maris, guidati da padre Gianluigi Ameglio, forti ora dei nuovi locali attrezzati per l' accoglienza in porto grazie all' assist propulsivo (nel senso che ne ha innescati altri) del comandante generale delle Capitanerie di porto, l' ammiraglio Giovanni Pettorino. Già definito un un depliant da distribuire a bordo per orientare i naviganti allo svago intelligente in città, tra musei e shopping. La guida, alla luce della sollecitazione del comandante Stella agli sconti, può rivelarsi un efficace strumento di consolidamento delle relazioni. E' fra l' altro allo studio un logo per identificare gli esercizi prodighi di premure per la gente di mare. C.R.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Canoni demaniali ridotti Il taglio proporzionate alle perdite economiche

L' orientamento dell' Authority rispetto alle facoltà riconosciute agli enti dal Decreto Rilancio

2
La Spezia
Porto e voglia di ripresa
Eccedenze alimentari per le mense dei poveri
«Buona l'idea degli sconti ai marittimi in transito»
Canoni demaniali ridotti Il taglio proporzionato alle perdite economiche

LA SPEZIA Proroga automatica di un anno delle concessioni demaniali sull' onda dell' emergenza coronavirus e sospensione del pagamento dei canoni fino a novembre. Sono le misure previste dal Decreto Rilancio per sostenere la portualità sulla via della conversione in legge. Nello stesso impianto normativo si apre alla facoltà delle Autorità portuali di riconoscere sconti nel pagamento dei canoni demaniali, fino anche all' azzeramento degli stessi in caso di perdite dei concessionari oltre il 20 per cento rispetto al fatturato dell' anno 2018, là dove i bilanci degli enti lo possano permettere grazie all' esistenza degli avanzi di gestione. Questi esistono alla Spezia. Ma nessuna decisione è stata ancora presa dall' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale che, a fronte di diversi emendamenti al testo iniziale, preferisce effettuare i ragionamenti compiuti a normativa cristallizzata. I termini scadono il 18 luglio. «L' orientamento generale è quello della riduzione dei canoni in proporzione alle perdite dei concessionari» anticipa la presidente Carla Roncallo. La discrezionalità di decisione riconosciuta alle singole autorità portuali apre la possibilità, lungo la costa italiana, di trattamenti diversi a situazioni analoghe, con tutti gli effetti indotti derivabili sul piano dei lamenti. Di qui i confronti informali fra gli enti in un momento, quanto mai, di navigazione a vista. Intanto la boccata d' ossigeno della posticipazione dei pagamenti dei canoni e la 'traslazione' automatica delle concessioni di un anno.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Vetrine speciali per il saluto ai crocieristi

Mentre le compagnie sperano nella ripartenza a Ferragosto, la Confcommercio pensa all' accoglienza dei turisti in arrivo con la prima nave

Porto e voglia di ripresa

Vetrine speciali per il saluto ai crocieristi

LA SPEZIA Un altro slittamento per la ripresa dell' attività delle navi da crociera, dopo l' ultimo 'paletto' piantato dal Governo nella navigazione a vista a fronte dello scoglio-coronavirus: il 31 luglio. La compagnia Costa, ad esempio, ha già deciso: prenotazioni sospese fino al 15 agosto. La Royal Carribean va anche oltre: la ripartenza è stata posticipata al 15 settembre. Questione di attesa del benedetto protocollo interministeriale che deve disciplinare la gestione dei passeggeri a bordo a fronte dell' insidia Covid-19: distanziamenti fisici, procedure di controllo sanitario, settori riservati in caso di emersione di casi sospetti, uso mascherine. Ciò non toglie che alla Spezia ci sia chi pensi ad un' accoglienza in grande stile in occasione dell' arrivo dei primi crocieristi alla stazione marittima. E' la Confcommercio che, anche grazie all' effetto indotto sul tessuto commerciale dello stop alle crociere, appare sempre più motivata sostenere la nuova frontiera del turismo. «Stiamo pensando ad un allestimento speciale delle vetrine dei negosi dedicato ai crocieristi» anticipa il presidente Gianfranco Bianchi. Della serie: in tempi di vacche magre si capisce di più il valore di quello che veniva dato per scontato, nel caso specifico l' apporto delle navi da crociera all' economia cittadina e del comprensorio. Non ci sono studi aggiornati. Ma il calcolo è per via deduttiva. L' ultima ricerca che documentava, seppur sul piano delle stime, la 'linfa' generata in città dalle navi da crociera risale al 2015, quando furono 667mila i passeggeri sbarcati al molo Garibaldi e alla calata Paita. Lo studio, commissionato dall' Autorità portuale, fu svolto dalla società "Risposte turismo". Ebbene, le spese attribuite ai crocieristi sul territorio spezzino erano state stimate in 22,7 milioni di euro, tra escursioni, acquisiti, accesso a bar e ristoranti; a cui erano stati aggiunti 1,96 milioni di spese conseguenti allo sbarco in città di parte degli equipaggi delle navi. Da mettere in conto anche i profitti dei servizi nautici e i rifornimenti alimentari nel territorio. Traslando i dati sul 2020, tenuto conto del maggior numero di crocieristi preventivati, si può facilmente stimare in oltre 30 milioni di euro l' ammontare degli affari in gioco sul territorio. Il 2020 avrebbe dovuto essere l' anno dei record, con 848.146 croceristi attesi e 143 'toccate' da parte delle navi a consolidamento della centralità della Spezia, e della Liguria, nel comparto delle navi da crociera sull' onda del sorpasso col Lazio, su scala regionale. Non sarà così. Già sono stati persi 300mila turisti. Ma al netto del Covid, la Spezia era lanciatissima. «Alla fine del 2019, aveva movimentato 601.411 passeggeri, il 34,2 per cento in più rispetto all' anno prima, contribuendo alla maggior crescita su scala nazionale della Liguria. Anche per questo sulla via del superamento dell' emergenza Covid occorre anche rafforzare una politica di accoglienza regionale» dice il direttore di Confcommercio Roberto Martini. Musica per le orecchie di Francesco Bellacosa dell' agenzia marittima Spediamar che ascolta e che è tornato alla casa-madre: dopo i trascorsi associativi in Confindustria ha maturato la scelta di aderire all' organizzazione dei commercianti sull' onda di un' affiliazione (sul piano nazionale) che viene da lontano, datata 1945. «Un' alleanza naturale quella fra agenti marittimi e Confcommercio», spiega Bellacosa. Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

IL PROCESSO SUL RELITTO

Demolizione pericolosa alla Berkan B Chiesta condanna per l' ex proprietario

Aveva messo a smantellare la motonave un ex cuoco, senza formazione né protezioni

FEDERICO SPADONI

Ravenna

IL PROCESSO SUL RELITTO

Demolizione pericolosa alla Berkan B Chiesta condanna per l'ex proprietario

Aveva messo a smantellare la motonave un ex cuoco, senza formazione né protezioni

RAVENNA Secondo ipiani, diventando proprietario della Berkan B, avrebbe dovuto gestire i lavori di demolizione della motonave semiaffondata e ormeggiata nella banchina della pialassa del Piombone. Un lavoro di certo delicato. Loriano Bernardini, perito industriale 64enne originario di La Spezia, aveva deciso di svolgerlo servendosi di un solo dipendente; e non di un operaio altamente qualificato, bensì di un ex cuoco senza alcuna formazione specifica. Tant' è che al primo controllo la capitaneria di porto lo aveva sorpreso lavorare senza protezioni, se non le scarpe antinfortunistiche e una giacca a vento sbruciacchiata. Una parentesi surreale nella travagliata vicenda della gestione del relitto, per la quale l' ex proprietario ha ricevuto un decreto penale di condanna per violazioni in materia di sicurezza sul lavoro. Ma anziché accettare l' ammenda di 6.750 euro, si è opposto chiedendo di estinguere il reato con l' oblazione. Scelta che però non è arrivata a compimento. Così lavicendaprenderà ora la strada del rito abbreviato, come concordato dal difensore, l' avvocato Michele dell' Edera, davanti al giudiceperl' udienzapreliminare Corrado Schiaretti. Un cuoco a demolire la nave La discutibile modalità di demolizione era stata accertata il 5 marzo del 2018. Bernardini aveva ottenuto la motonave dalla Mediterranean Ship Recycling, che a sua volta, il 17 novembre del 2017, aveva comunicato la cessione all' Autorità Portuale, chiedendo poi il sub ingresso del nuovo proprietario nei lavori di de molizione oggetto di concessione da parte dell' Ente di via Antico Squero. È bastato un controllo per scoperchiare una gestione delle attività che secondo il capo d' imputazione faceva acqua da tutte le parti: nessun documento di valutazione dei rischi, né documentazione tecnica indicante le fasi preparatorie ed esecutive. Il "cuoco demolitore" lavorava da solo abordo, senza presidi antincendio in regola: estintori scaduti, manichette scollegate, accavallate e in cattivo stato. In caso di emergenza nessuno lo avrebbe soccorso. E se mai ci fosse stato qualcuno, avrebbe faticato a raggiungerei tre salvagenti legati tra loro con un' unica cima, di lunghezza tra l' altro insufficiente. Non c' era illuminazione di sicurezza, né un impianto per la ventilazione o per verificare chetralevaschepiene di liquami e combustibili l' aria fosse respirabile. L' inchiesta contro i vertici Ap Da questo tentativo di demolizione "casereccia" si è poi sviluppata parte dell' inchiesta portante che riguarda il relitto abbandonato. Quella coordinata dai pm Alessandro Mancini e Angela Scorza, che vede indagati tre alti dirigenti di Autorità Portuale con l' ipotesi di inquinamento ambienta lee una sequenza di condotte omissive. Perché nel frattempo sono stati molteplici gli sversamenti di sostanze nella pialassa, con tanto di moria dipesci e uccelli a ridosso dellavicina oasi. Un' indagine che non ha ostacolato la gara per la rimozione e demolizione del relitto, vinta da Micoperi (conmandantiIsolfineAlbatros) per circa 9 milioni di euro. Cifra e procedura che -salvo nuovi imprevisti -dovrebbero cancellare ogni traccia della Berkan B.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Perfino un cuoco per smantellare la Berkan-B

A giudizio il proprietario del relitto semiaffondato ai Piomboni. La Medicina del lavoro: «Lavori di demolizione improvvisati e s

Il proprietario del relitto della Berkan-B, è finito a giudizio per la violazione di tutta una serie di norme relative alla prevenzione degli infortuni sul lavoro e legate alla demolizione dello scafo il cui affondamento aveva determinato le notorie ripercussioni sull' ambiente marino circostante. Il 65enne perito industriale Loriano Bernardini - questo il suo nome -, per le violazioni contestate durante una verifica del 5 marzo 2018 dalla Medicina del Lavoro, si era visto notificare un decreto penale di condanna pari ad una ammenda totale da 6.750 euro (con pena sospesa). Il decreto prevedeva anche la confisca del relitto la cui demolizione sarebbe stata a carico del 65enne. L' uomo, titolare di una impresa individuale specializza nel taglio dei metalli, si era tuttavia opposto e aveva chiesto al gip Corrado Schiaretti di potere oblare (cioè di pagare una certa somma ed estinguere così il reato). Tuttavia la richiesta non era stata concretizzata: e così nell' ultima udienza, quella di venerdì scorso, caduta la possibilità di oblare, è subentrata la seconda richiesta fatta: quella di potere essere giudicato per rito abbreviato: udienza fissata per fine ottobre quando l' avvocato difensore sarà Michele Dell' Edera. La vicenda si interseca con il procedimento a suo tempo aperto contro tre figure apicali di autorità portuale proprio per le conseguenze che per la procura - pm Alessandro Mancini e Angela Scorza - aveva avuto l' affondamento dello scafo con dispersione di idrocarburi. In particolare secondo una delle ordinanze vergate in materia, quello del 65enne era stato un sub-ingresso nella concessione alla Mediterranean Ship Recycling. A quel punto l' uomo si era mosso senza nessuna «qualifica e competenza adeguata» - aveva scritto il tribunale - con modalità definite «estemporanee e pericolose». Un esempio tra tutti: aveva smantellato direttamente, e per farlo aveva arruolato pure un cuoco. Del resto aveva agito senza nessun piano per la demolizione e senza quella iniziale bonifica che avrebbe dovuto interessare l' interno del relitto. Che dire poi della documentazione tecnica - mancante - su fasi preliminari ed esecutive. E quanto ai lavori di demolizione, erano stati definiti "improvvisati e scellerati", segnati appunto da continuate violazioni delle norme sul lavoro. Il primo sopralluogo in tal senso della Medicina del Lavoro, risale al 9 ottobre 2017: ne era emersa una «assoluta inadeguatezza» del cantiere. Ma è in quello del 5 marzo successivo, quando cioè il 65enne era stato trovato all' opera con il cuoco, che erano state stilate le contestazioni alla base del decreto penale. Qualche esempio? In banchina vicino alla motonave, c' erano tre salvagenti legati tra loro alla bitta (cioè inutilizzabili) e peraltro dotati di cima insufficiente. Gli estintori, vecchi e scaduti, erano mischiati senza distinzione tra modello e tipo, peraltro con le manichette scollegate e aggrovigliate. Non c' erano impianti di illuminazione, di ventilazione forzata e di estrazione di lavoratori infortunati. Che dire poi delle due passerelle per accedere allo scafo: la principale era addirittura sprovvista di parapetto in ampi tratti. Da ultimo il cuoco tuttofare: nessuna formazione adeguata per lui, soprattutto in materia di sicurezza e di taglio dei metalli. Andrea Colombari.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

The Medi Telegraph

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Rotabili -18,7% nel porto di Ancona

Ancona - Calo del traffico merci e pesantissimo decremento del numero dei passeggeri: sono i risultati del primo semestre del porto di Ancona, resi noti dall' Autorità di sistema portuale: «Un bilancio dei primi sei mesi fatto di luci e ombre - spiegato il presidente Rodolfo Giampieri -. Dal 1 luglio,

Ancona - Calo del traffico merci e pesantissimo decremento del numero dei passeggeri: sono i risultati del primo semestre del porto di Ancona, resi noti dall' Autorità di sistema portuale: «Un bilancio dei primi sei mesi fatto di luci e ombre - spiegato il presidente Rodolfo Giampieri -. Dal 1 luglio, stiamo notando una timida ripresa del traffico passeggeri per la riapertura effettiva delle frontiere. È una progressione che stiamo verificando ogni settimana con le agenzie marittime e con gli operatori che hanno continuato in questi mesi, con tenacia e resistenza, a mantenere operativo tutto il porto assieme all' impegno costante di Capitaneria di porto, Guardia di Finanza, Dogane, Polmare». Le merci rotabili, trasportate su autoarticolati, hanno registrato un calo del -18,7% da gennaio a giugno, rispetto allo stesso semestre del 2019, passando da 2,3 milioni a 1,8 milioni di tonnellate, mentre i contenitori sono passati da 82 mila a 78 mila teu (-5,8%), mentre il numero dei tir e dei semirimorchi è sceso da 71 mila a 61 mila (-14%). Le toccate nave complessive sono state 610 nel primo semestre 2020 rispetto alle 774 del primo semestre 2019, con una differenza negativa di 164 (-21%), dovuta in prevalenza al calo del numero dei traghetti proprio per il fermo della circolazione dei passeggeri e la conseguente riduzione delle corse da parte degli armatori. I traghetti hanno comunque continuato ad attraccare nel porto dorico garantendo il traffico commerciale con Grecia, Croazia e Albania. I mezzi pesanti, con a bordo gli autisti, hanno sempre potuto imbarcarsi e sbarcare per gli scambi commerciali. Forte, come previsto, è stata la diminuzione del traffico passeggeri, pari a -71,8%, per il blocco totale della mobilità delle persone da marzo a giugno. I passeggeri complessivi sono stati 97 mila nel primo semestre 2020 rispetto ai 344 mila del primo semestre 2019. Le crociere hanno subìto il fermo totale a livello mondiale ed è veramente arduo che la stagione possa riprendere seriamente nel 2020. Nel primo semestre di quest' anno, i crocieristi nel porto di Ancona sono stati 1.364, per due uniche toccate effettuate nei mesi di gennaio e febbraio, rispetto ai 27.077 dei primi sei mesi del 2019 (-95%).

Corriere del Mezzogiorno

Napoli

Nuova valanga di turisti sulle isole Agli imbarchi mascherine e niente ressa

Re. Ca.

Primo piano L'estate

Capri, un tappeto di barche sul mare
Assalto in Piazzetta, folla davanti ai bar

Per il primo week end il Covid sembra soltanto un brutto ricordo. Ma i prezzi sono calati

Nuova valanga di turisti sulle isole
Agli imbarchi mascherine e niente ressa

Itinerari turistici per yacht di lusso

Napoli Trentamila sbarchi a Ischia e Procida lo scorso week end, altrettanti in questo. Al molo Beverello il grande afflusso di passeggeri in cerca di sole e mare non si ferma. Ma stavolta, rispetto a venerdì e sabato della scorsa settimana, i controlli anti Covid sono stati rigidissimi. Tutti con la mascheria e misurazione della temperatura prima di salire sull' aliscafo. Mantenute le distanze e niente assembramenti . A controllare prima di tutto gli uomini degli equipaggi delle varie compagnie di navigazione, poi gli agenti della Capitaneria di porto e un bel po' di carabinieri e agenti di polizia. Gli assalti che c' erano stati la volta scorsa non si sono verificati e tutto è filato liscio con grande gioia dei sindaci isolani che con l' arrivo dei turisti sperano di riprendere per i capelli una stagione compromessa dalla pandemia. La situazione comunque in Campania al momento non è semplice. Con il mancato arrivo degli stranieri il danno è stato quantizzato, da uno studio della Coldiretti, intorno ai 12 miliardi a livello nazionale e di due a livello regionale. Un turismo in Campania che dal 2017 ha viaggiato a un incremento annuo variabile tra il 12 e il 15 per cento. Niente male ma quest' anno il flusso, per ovvie ragioni, si è interrotto. Verrà sostituito dagli italiani? Secondo il sondaggio Confcommercio-Swg il 93 per cento degli intervistati, ben il 16 per cento in più dello scorso anno, farà vacanze in Italia. Mete privilegiate Puglia, Toscana e Sicilia con un mix di mare, enogastronomia, benessere e itinerari green. La Campania è soltanto a centro classifica come mete preferite. Perdura pesantemente la crisi delle città e luoghi d' arte, al quarto posto fra le preferenze degli intervistati, menzionate dal 15% contro il 22% dello scorso anno. L' elemento rilevante resta la qualità della vacanza programmata: quasi 4 intervistati su 10 pensano di fare una vacanza breve, di 2 o 3 giorni, non lontano da casa, e diventano 1 su 2 se si contano anche quelli che ipotizzano vacanze di almeno una settimana ma sempre senza spostarsi molto dalla residenza abituale. Andando nel dettaglio della rilevazione, aumentano di 3 punti - dal 35% al 38% in un mese - gli intervistati che dichiarano di volersi concedere una vacanza nei prossimi mesi, ma restano in molti - il 39% - a dire che comunque aspetteranno a spostarsi da casa. A questi ultimi si somma poi un ulteriore 19% di indecisi che vorrebbero partire ma temono di non avere disponibilità economiche o di ferie sufficienti. Un panorama di grande incertezza, quindi, confermato dal fatto che solo il 36% degli intervistati che intende partire dichiara di avere già prenotato la vacanza da fare entro settembre, una percentuale incredibilmente bassa in questo periodo dell' anno.

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Cna e l' idea di riconversione «Un deposito nel carbonile»

Fondi per la decarbonizzazione
Ora si scende da 55 a 37 miliardi
Cna e l'idea di riconversione «Un deposito nel carbonile»
DIAMO CREDITO ALLE IMPRESE
COFIDI.IT

La ormai stabilita riconversione a gas della centrale Enel deve trasformarsi in una opportunità anche per ciò che concerne il riutilizzo di aree ed infrastrutture non più funzionali al polo energetico brindisino. Ecco perché, spiega il presidente Franco Gentile, la Cna ha presentato un progetto per la riconversione ed il riutilizzo dell' intero asse logistico (uno dei due dome', il nastro trasportatore, l' asse attrezzato e la banchina dedicata di Costa Morena) finora asservito alla movimentazione del carbone già lo scorso 6 febbraio, presso il ministero dello Sviluppo economico, alla presenza della sottosegretaria Alessandra Todde, del vice ministro Giancarlo Cancelleri, dei vertici dell' Enel, della Regione Puglia, di organizzazioni sindacali e datoriali e dell' onorevole Luca Aresta. Proprio in quella sede, il presidente Gentile ha illustrato la proposta di un riutilizzo di tali opere per la realizzazione di una grande infrastruttura logistica integrata, con deposito doganale, collegato ad una banchina dedicata e servita da tutto ciò che occorre per rafforzare la dotazione del porto di Brindisi, verso l' obiettivo di farne uno dei porti meglio strutturati del Mediterraneo per la movimentazione di merci. Una proposta, riferisce il presidente della Cna, che fu accolta con particolare interesse e che ci ha visti impegnati in queste settimane a implementarne i contenuti con ulteriori dettagli funzionali e di contesto, specie in relazione ai flussi logistici previsti per i prossimi anni in quest' area dell' Adriatico. Sulla base di tale iniziativa, abbiamo appreso con particolare soddisfazione, attraverso gli organi di stampa, che l' Enel ha costituito una società per il recupero e la riconversione di aree e strutture inutilizzate adiacenti alle centrali e vicine ai porti da destinare a depositi doganali per la logistica', annunciando i progetti pilota di Livorno e La Spezia. Ben venga - commenta Gentile - tale iniziativa, che sostanzialmente coincide con la proposta che, ci permettiamo rivendicare, avevamo avanzato nei mesi scorsi sia alla stessa azienda che al governo e alle istituzioni locali. Ora, l' auspicio che avanziamo con forza è che si verifichino al più presto le condizioni perché anche Brindisi possa pienamente essere coinvolta in tale progetto, essendo un territorio pienamente impegnato nella transizione energetica verso il superamento della produzione a carbone. E proprio per questo la Cna sollecita le istituzioni locali, unitamente alle forze sociali e alla stessa Enel, ad insediare già nelle prossime settimane un confronto utile a valorizzare le potenzialità della città per cogliere tale opportunità, valorizzando una importante dotazione infrastrutturale che, altrimenti, sarebbe destinata alla rimozione, con conseguente relativa bonifica delle aree, disperdendo un patrimonio che potrebbe, invece, rappresentare uno straordinario asset economico ed occupazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Porto e disservizi, Oggiano chiede tavolo di concertazione

Situazione che va a discapito dell' economia brindisina e favorisce porti virtuosi come quelli di Bari a cui ora si aggiungono Monopoli, Barletta e Manfredonia

BRINDISI - Riceviamo e pubblichiamo una nota del vicepresidente del consiglio comunale di Brindisi Massimiliano Oggiano, capogruppo di FdI, sulla situazione del porto di Brindisi La teoria e la realtà non sempre corrono nella stessa direzione ed in questa città la maggioranza di questo Comune ha fatto scuola dando soluzioni senza conoscere i problemi sconfinando spesso nella pura fantasia. Con la riapertura del traffico passeggeri del Porto di Brindisi al Porto di Valona/Albania e viceversa, seppur in maniera parziale, per via delle note problematiche covid19 e, di conseguenza, nonostante e purtroppo le poche centinaia di passeggeri in arrivo ed in partenza da/per il Porto di Brindisi, sono stati offerti i soliti squallidi disservizi (ormai atavici) sia ai passeggeri che agli operatori tutti, a discapito della portualità. Sicuramente questa situazione non è stata creata oggi, ma è una cosa che ci trasciniamo da moltissimi anni, senza mai raggiungere una intesa vera che permetta di offrire servizi reali ai passeggeri, alle navi, agli operatori tutti, nel rispetto dei ruoli da svolgere. Nella sostanza assistiamo, ancora una volta, alla carenza di strutture ai passeggeri con bambini in tenera età che attendono sino alle ore 01 di notte in strada prima di poter fare i controlli di istituto, agli operatori che lavorano in maniera precaria con orari assurdi e infine alle navi che partono, di conseguenza, soltanto alle ore 4/5 del mattino. Tutto questo, mentre chi avrebbe dovuto "cambiare la storia" (credevano in meglio) ha fatto del cavillo burocratico legislativo post ideologici la propria "difesa passiva", ingessando la Portualità Brindisina, che già veniva da un periodo non facile. Ora, se è vero come è vero che tali problematiche non sono state causate da questa maggioranza, è pur vero che di fatto l' atteggiamento ostruzionistico ed i "SI" che erano, come sono, dei "No", sono stati e sono la "spada di Damocle" alla progettualità messa in atto dall' Ente Porto, vedasi per esempio i dragaggi, il pontile a briccole, le strutture per l' accoglienza, il Dock-bi, ecc..Tale attinenza non ha permesso di affrontare e risolvere problemi atavici nell' interesse di tutti; queste problematiche oggi vengono inevitabilmente amplificate dalla situazione Covid-19, in quanto ve ne sono di nuove e di natura organizzativa con inevitabili ulteriori controlli. Burocrazia su burocrazia. Va da sé che tale situazione va a discapito dell' economia brindisina e favorisce porti virtuosi come quelli di Bari a cui ora si aggiungono Monopoli, Barletta e Manfredonia; situazione che specialmente oggi non ci possiamo più permettere. Pertanto chiedo con urgenza, nelle more del "cambiamento della storia" di questa Città, un tavolo di concertazione immediato ed operativo, intorno al quale vi siano gli Enti preposti e gli Operatori portuali al fine di trovare soluzioni immediate che permettano: Ormeggi certi alle Navi; Realizzazione di in centro di coordinamento Covid-19, interfacciato con i porti di Corfù, Igoumenitsa, Patrasso e Valona (ed ogni porto scalato da Brindisi) al fine di lavorare in sinergia, per cercare di accelerare i dovuti controlli; Controlli di istituto in entrata ed in uscita per gli Stati extra-schengen in simultanea. Realizzazione di una zona servizi per i passeggeri in attesa di imbarco; Il rispristino del servizio di gestione di instradamento del traffico portuale in entrata ed in uscita. Il tutto in attesa che la nuova visione del Porto e dei traffici marittimi di Brindisi vengano chiariti una volta per tutte da chi pensa ancora che S. Apollinare sia una spiaggia dove far nidificare uccelli migratori e fare un bagno salutare.

Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)

Taranto

Taranto, dopo cinque anni riprende il traffico merci Partono i cargo di Yilport

Il terminalista turco ha rimesso in moto il movimento container Superata la crisi da Covid-19, ma si inizia con soli 70 lavoratori

Cesare Bechis

Primo piano Economia

Taranto, dopo cinque anni riprende il traffico merci Partono i cargo di Yilport

Il terminalista turco ha rimesso in moto il movimento container Superata la crisi da Covid-19, ma si inizia con soli 70 lavoratori

Xylella, nuovo regolamento Ue: tagli a 50 metri

TARANTO Qualche ora fa in piena notte, dopo cinque anni di assenza, è ripreso il traffico dei container nel porto di Taranto. I taiwanesi di Evergreen se li portarono al Pireo nel 2015, il terminalista turco Yilport Holding inc. li ha riportati nel 2020 al molo polisettoriale proteso sul mar Grande. L' obiettivo è far diventare lo scalo tarantino un importante hub del Mediterraneo. La ripartenza, ritardata dalla pandemia di tre mesi, avverrà per gradi. La progressione riguarderà sia la movimentazione marittima sia i livelli di riassunzione dei circa cinquecento lavoratori portuali collocati da cinque anni nella Taranto Port Worker Agency (Tpwa). Il braccio operativo dell' azienda turca è la società San Cataldo Container Terminal (Scct), guidata dalla general manager Raffaella Del Prete con precedenti esperienze al Reefer Terminal di Vado Ligure. Nel periodo di avvio delle operazioni le portacontainer di Cma Cgm, partner francese al 24 per cento del gruppo turco Yildirim Holding, faranno scalo a Taranto due volte la settimana. Si tratta di navi feeder da 1.100 teus, portano fino a duecento container, inserite nella tratta Turmed che collega Turchia e Tunisia, tramite l' hub di Malta. «Con questa nuova chiamata - annunciò la società - Cma Cgm collegherà Italia e Turchia in tre giorni. Le partenze giornaliere dei treni nel porto di Taranto forniranno inoltre un collegamento intermodale rapido ed efficiente verso il centro e nord Italia, in particolare le città di Milano, Piacenza, Bologna, Jesi e Marcianise». Le navi partiranno dalla Turchia, facendo fermate ad Ambarli, Izmit Gemlik e Aliaga, quindi scaleranno Taranto, si fermeranno all' hub maltese e chiuderanno in Tunisia (Biserta e Sfax). Le problematiche legate al Covid hanno costretto la società a ripensare i programmi originari. Quest' anno erano previsti 350 mila teu, l' anno venturo 600 mila fino, progressivamente, a raggiungere la quota di 2,5 milioni. Il fabbisogno di personale preventivato era di 154 assunzioni iniziali più 31 nel 2021, inclusi impiegati amministrativi, operativi, addetti alla manutenzione, ai magazzini e alla logistica, fino al riassorbimento dei rimanenti 437 nei prossimi quindici anni. Le previsioni sono saltate e sono state al centro, fino a tre giorni fa, del confronto tra il general manager Del Prete e i segretari di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti (De Ponzio, Fiorino e Sasso). Si è trattato di un «lungo dialogo, a volte acceso - è scritto in un comunicato della società San Cataldo container terminal - per definire il piano transitorio utile a garantire il funzionamento del terminal per i primi arrivi delle navi feeder porta-container. Dimostrando senso di responsabilità è stato raggiunto un accordo che garantisce l' inizio delle attività del terminal e l' impiego di oltre 70 lavoratori della Taranto Port Worker Agency». Quindi, quasi la metà di quanti erano nei programmi iniziali ma che, in ogni caso, rappresentano un nuovo inizio. L' azienda sottolinea, inoltre, «l' impatto positivo sulla comunità locale grazie ai servizi che saranno offerti dal terminal, servizi che potrebbero coinvolgere altri lavoratori e professionalità in carico a Tpwa. Siamo certi di aver aperto la strada a un dialogo lungo e costruttivo, utile a costruire importanti relazioni con il territorio con un graduale ingresso di lavoratori e, nel contempo, implementando e adeguando i servizi offerti dalla Scct». La società terminalista Scct è concessionaria delle aree demaniali e delle infrastrutture del molo polisettoriale del porto di Taranto per la durata di 49 anni. Anche i programmi di revisione degli impianti ha subito i contraccolpi della pandemia. All' inizio lo sbarco dei container avverrà mediante

Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)

Taranto

le gru semoventi su rotaia, in attesa che siano portati a termine le operazioni di revamping sulle gru portuali per le operazioni tra nave e banchina. È probabile che nel periodo settembre-ottobre tutte le installazioni, incluse le palazzine degli uffici, siano pronte. Intanto il primo trimestre del 2020 al porto di Taranto s' è chiuso con un saldo negativo del 7,3 per cento rispetto allo stesso periodo dell' anno scorso. Sono stati movimentati 4,31 milioni di tonnellate di merci.

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

ATTESA DURATA CINQUE ANNI

Tornano i container e il porto si rianima

Stamattina alle 10 attesa la nave "Nicola" partita da Istanbul SERGIO PRETE «Taranto ora può entrare in rotte internazionali»

XX | TARANTO PRIMO PIANO

TRASPORTI

ATTESA DURATA CINQUE ANNI

IL FRONTE DEL LAVORO

Tornano i container e il porto si rianima

Stamattina alle 10 attesa la nave "Nicola" partita da Istanbul

SERGIO PRETE

Mittal, trasportatori in crisi

Confartigianato e altre associazioni chiedono un incontro al Governo

Dossier Ilva, serietà e concretezza

Blitz Beni Stabili Delibero va a casa

Riprende stamattina, dopo 5 anni, il traffico container al porto di Taranto, con l' approdo - previsto le 10 - alla banchina della motonave feeder Nicola del gruppo turco Yilport, nuovo concessionario del molo polisettoriale, e della compagnia Cma Cga. La nave Nicola è partita giovedì scorso dal porto di Istanbul-Ambarli. Il feeder intramediterraneo toccherà Taranto due volte la settimana. Un secondo arrivo è previsto per il 15 luglio. La società San Cataldo Container Terminal del Gruppo Yilport e i sindacati hanno raggiunto un accordo che garantisce l' inizio delle attività e l' impiego di oltre 70 dei circa 500 lavoratori della ex Taranto container terminal (Tct), poi presi in carico dall' agenzia portuale per il lavoro Taranto Port Worker Agency. Il piano industriale di San Cataldo Container pre-Covid stabilisce la ricollocazione graduale di tutti i lavoratori. «Siamo certi di aver aperto la strada a un dialogo lungo e costruttivo - spiega in una nota la general manager San Cataldo, Raffaella Del Prete utile a costruire importanti relazioni con il territorio, con un graduale ingresso di lavoratori nella Taranto Port Worker Agency e, nel contempo implementando e adeguando i servizi offerti dalla San Cataldo Container Terminal». La nave che arriverà stamattina è provvista di gru a bordo e attraverso queste, saranno movimentati i container. Il personale neo assunto salirà a bordo e manovrerà le gru. Così saranno anche i prossimi arrivi. Il terminalista si sta però attivando per reperire gru mobili in attesa che l' impresa consegni a settembre le prime quattro delle sei gru di banchina sottoposte a ripristino, gru, queste, che San Cataldo Container Ter minal ha ereditato da Taranto Container Terminal. Il riavvio del terminal container di Taranto con Yilport era previsto ad aprile, poi lo stop del Covid ha spostato tutto a metà luglio. «Il ritorno della prima nave container» spiega il presidente dell' Autorità portuale di Taranto Sergio Prete «non sarà salutato da alcuna cerimonia. L' incertezza che sino all' ultimo c' è stata sia sulla data, che sull' orario di arrivo - appena qualche giorno fa si parlava di attacco alle 2 di notte del 12 luglio - non ci ha permesso di programmare nulla. Lo faremo in seguito». Prete conferma che per ora non partiranno dal porto di Taranto i treni con i container diretti al Nord. «I volumi sono ancora modesti, iniziali, si aspetta che crescano per far partire anche i treni da Taranto», rileva Prete. «E comunque il fatto che questo feeder scali un porto molto importante come Malta, permette a Taranto di entrare, attraverso una rotta intramediterranea, in rotte internazionali». [mimmo mazza]

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Riassunti gli ex Tct Settantadue su 500 tornano con Yilport

La società San Cataldo Container Terminal ha concordato con i sindacati la ripresa per accogliere le prime navi feeder

ALESSIO PIGNATELLI

La ripresa del porto

Taranto cronaca

Riassunti gli ex Tct Settantadue su 500 tornano con Yilport

►La società San Cataldo Container Terminal ha concordato con i sindacati la ripresa per accogliere le prime navi feeder

«Ritardo nei pagamenti delle ditte di trasporto»

PRONTI PER UNA NUOVA AVVENTURA.

ANCHE AUTOCARRO

VIENI A VIVERLA DA AUTOSAT, LA NUOVA CONCESSIONARIA JEEP DI MAGLIE
TI ASPETTIAMO PER PROVARE INSIEME TUTTA LA GAMMA JEEP.

Jeep

Autosat

Alessio PIGNATELLI Saranno 72 i primi lavoratori ex Tct riassorbiti da Yilport per la prima fase del piano industriale su una platea di poco meno di 500 addetti. Gli operai accoglieranno la prima nave feeder che segnerà il debutto della multinazionale turca e, soprattutto, colmerà un vuoto di cinque anni dovuto all' abbandono di Evergreen: attaccherà alle 9 di questa mattina e attraverso le gru a bordo saranno movimentati i primi container. Come anticipato su queste pagine, la quadra sui numeri delle riassunzione relativi alla prima fase è stata trovata. La società San Cataldo Container Terminal (Scct), rappresentata dalla general manager Raffaella Del Prete, ha concordato con i sindacati il piano transitorio per garantire il funzionamento del terminal per i primi arrivi delle navi feeder porta-container. La nota ufficiale societaria conferma che la gestazione non è stata semplice attraverso un lungo dialogo, a volte acceso. Al momento, saranno impiegati 72 lavoratori della Taranto Port Worker Agency, ossia l' agenzia finanziata dal governo per la riqualificazione del personale ex Tct. Con reciproca soddisfazione, si è raggiunto questo risultato positivo iniziale con l' ormeggio della prima nave e con i nuovi futuri arrivi previsti dal servizio CMA-CGM Turmed, siamo certi di aver aperto la strada a un dialogo lungo e costruttivo, utile a costruire importanti relazioni con il territorio con un graduale ingresso di lavoratori nella Taranto Port Worker Agency e, nel contempo, implementando e adeguando i servizi offerti dalla Scct. La trattativa con le organizzazioni sindacali, tuttavia, non è ancora definita. Manca l' intesa sul piano occupazionale a regime e, a causa dei risvolti negativi della pandemia, potrebbe non essere garantita la piena rioccupazione delle 497 unità. Yilport è un gruppo turco, tredicesimo operatore mondiale, in partnership con i cinesi di Cosco e controlla anche Cma Cga, gruppo francese tra i primi al mondo. Yilport ha firmato a fine luglio 2019 la concessione per l' uso del molo polisettoriale, quasi due chilometri di banchina, che tra il 2016 e il 2017 è stata ammodernata con lavori di avanzamento attraverso una palificazione in mare. Attraverso la società San Cataldo Container Terminal, il player turco ha preso formalmente possesso di banchina e aree retrostanti a inizio 2020. Il riavvio del terminal sarebbe dovuto avvenire ad aprile ma la pandemia ha fatto slittare tutto compreso il revamping delle gru tuttora in corso. Oggi attracca quindi la prima nave che segnerà la ripartenza ufficiale per il Molo Polisettoriale. Collegherà Turchia, Malta, Italia e Tunisia. I volumi sono ancora modesti e solo quando si incrementeranno sarà avviato il servizio intermodale con i treni da Taranto verso il Nord Italia. Una buona notizia per il consigliere comunale del Pd, Gianni Azzaro «prima di tutto perché, in questo modo, il nostro Porto torna ad essere competitivo e si inserisce nuovamente nelle principali rotte dei traffici diretti al Nord Italia ma anche verso altri Paesi europei e del Mediterraneo. E poi perché, finalmente, una parte degli ex dipendenti della Taranto Container Terminal (Tct) torneranno a lavorare. È un inizio. Non basta, naturalmente. Per questo sarà importante, decisivo, che la San Cataldo Container Terminal gestita da Yilport prosegua

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

sul terreno del confronto con le segreterie sindacali aziendali e generali affinché, facendo leva anche su una nuova formazione per questi lavoratori, il numero degli ex Tct da assumere possa essere il più ampio possibile». Per Azzaro infine «la ripresa della movimentazione dei container al Porto di Taranto rappresenta un segnale di concretezza per questo territorio che ormai deve essere sempre più proteso verso uno sviluppo alternativo alla grande industria e alla monocultura dell' acciaio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ansa

Taranto

Porti: tornano porta-container a Taranto

(ANSA) - TARANTO, 11 LUG - Riprende domani, dopo 5 anni, il traffico container al porto di Taranto, con l' approdo alla banchina di una nave feeder del gruppo turco Yilport, nuovo concessionario del molo polisettoriale, e della compagnia Cma Cga. Il feeder intramediterraneo toccherà Taranto due volte la settimana. Un secondo arrivo è previsto per il 15 luglio. La società San Cataldo Container Terminal del Gruppo Yilport e i sindacati hanno raggiunto un accordo che garantisce l' inizio delle attività e l' impiego di oltre 70 dei circa 500 lavoratori della ex Taranto container terminal (Tct), poi presi in carico dall' agenzia portuale per il lavoro Taranto Port Worker Agency. Il piano industriale di San Cataldo Container pre-Covid stabilisce la ricollocazione graduale di tutti i lavoratori. "Siamo certi di aver aperto la strada a un dialogo lungo e costruttivo - spiega in una nota la general manager San Cataldo, Raffaella Del Prete - utile a costruire importanti relazioni con il territorio, con un graduale ingresso di lavoratori nella Taranto Port Worker Agency e, nel contempo implementando e adeguando i servizi offerti dalla San Cataldo Container Terminal". (ANSA).

The Medi Telegraph

Taranto

Domani i primi container a Taranto, dopo cinque anni

Taranto - Arriverà domani dalla Turchia nella rada del Mar Grande di Taranto la prima nave che riporta a Taranto il traffico container dopo cinque anni di assenza. Il servizio feeder della compagnia francese Cma Cgm attraccherà alla banchina del Molo Polisettoriale. Malta, Taranto e Tunisia sono gli approdi della

Taranto - Arriverà domani dalla Turchia nella rada del Mar Grande di Taranto la prima nave che riporta a Taranto il traffico container dopo cinque anni di assenza. Il servizio feeder della compagnia francese Cma Cgm attraccherà alla banchina del Molo Polisettoriale. Malta, Taranto e Tunisia sono gli approdi della nave, che poi effettuerà lo stesso percorso in senso inverso. Il feeder intramediterraneo toccherà quindi Taranto due volte la settimana. Un secondo arrivo è previsto per il 15 luglio. Yilport è il nuovo concessionario del Molo polisettoriale di Taranto - dove si trova il terminal container - attraverso la società San Cataldo Container Terminal e rimette da domani in moto l' infrastruttura a distanza di cinque anni dall' abbandono della società Taranto Container Terminal, precedente concessionario che faceva capo al gruppo taiwanese Evergreen: «Da domani la ripresa del traffico container, che tanto è mancato al porto di Taranto in questi anni, diviene realtà - dichiarail segretario della Uiltrasporti, Carmelo Sasso -. Abbiamo chiuso in queste ore un primo accordo con la San Cataldo e sono stati assunti i primi 72 addetti che vengono dal bacino ex Evergreen. Ci sono lavoratori che hanno firmato il contratto di assunzione ieri sera. La trattativa con la società non è stata facile - riferisce Sasso -. Sia perchè loro, come gruppo turco, partivano da una certa idea di organizzazione del lavoro e noi abbiamo dovuto lavorare e trattare per modificarla, sia perchè alcune figure professionali esistenti con Tct, non erano previste nel loro modello». «L' accordo fatto è un primo passo. È la ripartenza - spiega Sasso -. Adesso dovremo definire un piano di assunzioni, pescando sempre dal bacino ex Evergreen, che vada di pari passo con lo sviluppo del piano industriale del terminal container e del piano triennale dell' Autorità portuale di Taranto. Penso che sia opportuno agganciare la crescita dell' occupazione al ripristino delle gru di banchina, che ora sono in manutenzione, oppure alla crescita dei volumi di container movimentati - dice Sasso -. In sostanza, man mano che crescono i container, cresce anche il personale». Il piano industriale della San Cataldo pre-coronavirus stabiliva la ricollocazione graduale di tutti i 497 addetti ex Tct, che, dopo un lungo periodo di ammortizzatori sociali, ora sono in carico all' Agenzia per il lavoro portuale. L' impatto del Covid ha però modificato lo scenario di piano. Ora c' è l' ipotesi che non tutto il personale transiti nella nuova società, ma una quota resti con l' Agenzia - istituita con una legge del 2017 - e sia di volta in volta rioccupato secondo necessità e possibilità. Si pensa anche a una formazione di questo personale in modo da reinserirlo in nuove attività. Esempio, osservano i sindacati, «se il gruppo nautico Ferretti si insedierà a Taranto sull' area ex Belleli, perchè non collocare qui una quota di manodopera dopo la riqualificazione?». «La nave che arriverà domattina è provvista di gru a bordo e attraverso queste, saranno movimentati i container - dice Sasso -. Il personale neo assunto salirà a bordo e manovrerà le gru. Così saranno anche i prossimi arrivi. Il terminalista si sta però attivando per reperire gru mobili in attesa che l' impresa consegni a settembre le prime quattro delle sei gru di banchina sottoposte a ripristino, gru, queste, che San Cataldo ha ereditato da Tct». Il riavvio del terminal container di Taranto con Yilport era previsto ad aprile, poi il fermo del Covid ha spostato tutto a metà luglio. «Il ritorno della prima nave container - spiega il presidente dell' Autorità di sistema portuale di Taranto, Sergio Prete - non sarà salutato da alcuna cerimonia. L' incertezza che

sino all' ultimo c' è stata sia sulla data, che sull' orario di arrivo

The Medi Telegraph

Taranto

- appena qualche giorno fa si parlava di attacco alle 2 di notte del 12 luglio - non ci ha permesso di programmare nulla. Lo faremo in seguito». Prete conferma all' Agi che per ora non partiranno dal porto di Taranto i treni con i container diretti al Nord Italia: «I volumi sono ancora modesti, iniziali, si aspetta che crescano per far partire anche i treni da Taranto», rileva Prete. «Comunque il fatto che questo feeder scali un porto molto importante come Malta, permette a Taranto di entrare, attraverso una rotta intramediterranea, in rotte internazionali».

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

L' offerta è troppo bassa via dal porto la Sun lines

L' Authority ribalta l' aggiudicazione dell' appalto per il servizio bus navetta Dietro le quinte il braccio di ferro con la Sinergest, gestore unico per 30 anni

GIANDOMENICO MELE

Portorotondo Festival, domani il duo Katalis a San Lorenzo

L'offerta è troppo bassa via dal porto la Sun lines

L'Authority ribalta l'aggiudicazione dell'appalto per il servizio bus navetta Dietro le quinte il braccio di ferro con la Sinergest, gestore unico per 30 anni

Cantiere Isola Bianca riaperti i moli 3 e 4 col fondale a 9 metri

Fino beach, l'estate all'insegna della sicurezza

OLBIA L' Autorità portuale ha deciso di sottoporre a verifica l' offerta della Sun lines srl per la gestione del lotto 2 della procedura di gara per l' affidamento dei servizi ai passeggeri all' Isola Bianca. Si tratta del servizio di bus navetta interno all' area ad accesso del porto per i passeggeri in arrivo e partenza. Il responsabile unico del procedimento ha ritenuto di sottoporre l' offerta presentata dalla Sun lines, prima in graduatoria, alla verifica per un eccesso di ribasso considerato anomalo in base alle caratteristiche del servizio. Turmo travel. Contestualmente l' Authority ha deciso di rimodulare il quadro economico del medesimo lotto 2 in favore della Turmo travel, l' azienda di trasporto che si era aggiudicato l' affidamento nelle more della nuova gara, per effetto della quale l' importo del servizio passa da 107.784 euro a 129.341 euro. Decidendo di estendere così l' aggiudicazione dei servizi di bus navetta per l' Isola Bianca proprio in favore della Turmo Travel. Con un ordine di servizio, dunque, la Port authority ha deciso, ai fini della non interruzione del servizio, nelle more di svolgimento di nuova procedura di affidamento, di disporre la prosecuzione del servizio stesso agli stessi patti e condizioni. Lo scontro. Questa soluzione riporta a galla i forti conflitti tra l' Autorità portuale e la Sinergest, la quale dopo un ricorso al Tar respinto, nel quale chiedeva lo stop alla procedura di gara relativo all' affidamento del lotto 1, è rimasta fuori da tutti i servizi per i passeggeri del porto di Olbia, dopo una gestione da operatore unico di oltre 30 anni. Sinergest che, però, non intende uscire mestamente di scena. Così, dopo tante proteste e segnalazioni di presunte irregolarità, aveva presentato pochi mesi fa un primo esposto alla Procura di Tempio. Nel mirino c' era proprio il servizio di bus navetta per il trasporto dei passeggeri all' interno dell' area portuale, cioè dalle banchine alla stazione marittima e viceversa. Servizio che l' Autorità portuale lo scorso gennaio aveva affidato alla Turmo travel, che si era aggiudicata la gara superando proprio la Sinergest. L' esposto, firmato dal direttore di Sinergest, Raimondo Bonacossa, seguiva un carteggio tra la stessa società per azioni pubblico-privata (Moby è l' azionista di riferimento, il Comune di Olbia il socio di garanzia), l' Autorità portuale e l' assessorato regionale ai Trasporti. La contestazione riguarda il bando di gara, i bus navetta utilizzati dalla Turmo travel per il servizio e le autorizzazioni amministrative. Il nuovo fronte. Cioè gli stessi presupposti di gara e successivo affidamento che stanno alla base dell' estensione del servizio a favore della Turmo travel deciso pochi giorni fa dall' Autorità portuale. Che per il momento ha congelato la gara che, sulla base dell' offerta economica più bassa, si sarebbe aggiudicata la Sun lines, società che per anni ha gestito il servizio per conto della stessa Sinergest. Una scelta amministrativa che sembra non tenere in alcuna considerazione le azioni legali intraprese dalla Sinergest. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Cantiere Isola Bianca riaperti i moli 3 e 4 col fondale a 9 metri

Portorotondo Festival, domani il duo Katalis a San Lorenzo

L'offerta è troppo bassa via dal porto la Sun lines

L'Authority ribalta l'aggiudicazione dell'appalto per il servizio bus navetta. Dietro le quinte il braccio di ferro con la Sinergest, gestore unico per 30 anni

Cantiere Isola Bianca riaperti i moli 3 e 4 col fondale a 9 metri

Fino beach, l'estate all'insegna della sicurezza

Diario della ripartenza. A Golfo Aranci il lounge bar di Cala Sassari rilancia l'attività

OLBIA Riaperti al traffico navale i moli 3 e 4 dell' Isola Bianca. Come previsto dalla gara bandita dall' Autorità portuale, la Appalti generali Imag srl ha concluso i lavori di livellamento del fondale movimentando circa 3 mila metri cubi di materiale fangoso "spalmato" nelle aree vicine. Meno 9 metri è la quota di profondità media restituita allo specchio di mare davanti alla stazione marittima. Un tratto del porto che, per la sua conformazione e la consistente movimentazione di navi, è costantemente soggetto ad interramento. Per contrastare questo fenomeno la Port authority ha avviato da tempo la procedura di dragaggio che, proprio in questi giorni, vede in corso una campagna di rilevazione geomorfologica con scan sonar sui fondali. I risultati verranno utilizzati per il progetto del dragaggio che porterà il bacino del golfo alle quote di meno 10 metri e meno 11 per la canaletta di accesso. «Come da cronoprogramma - spiega Massimo Deiana, presidente dell' Autorità portuale - una rapida manutenzione che consentirà di mantenere i fondali adeguati alla sicurezza della navigazione per i prossimi mesi. Nel mentre, anche alla luce dell' incidente accaduto nei giorni scorsi alla nave Eurocargo Valencia, stiamo valutando la possibilità di adottare misure straordinarie per una soluzione rapida ed efficace della questione. Unitamente alla Capitaneria di porto e agli operatori sarà necessario affrontare risolutivamente alcune criticità relative alla naturale conformazione del porto e alla convivenza del traffico navale con altre le attività produttive. Argomenti che saranno discussi nell' ambito del nuovo studio sull' adeguamento del Piano regolatore portuale adottato».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

L'Unione Sarda

Cagliari

L' ipotesi: via libera a traversate"pilota" con itinerari nazionali

«Crociere, l' Isola è pronta» Ma la ripresa è un' incognita

Le nuove regole: capienza limitata e test a bordo delle navi

Primo Piano

«Crociere, l'Isola è pronta» Ma la ripresa è un'incognita

Le nuove regole: capienza limitata e test a bordo delle navi

490.000 2.666.511

Porti, estate nera: crolla il traffico passeggeri

1926

L' unico arrivo del 2020 è stato il 6 febbraio a Cagliari. Doveva essere la prima di una lunga serie di navi da crociera: pochi giorni dopo l' emergenza Covid ha congelato un settore che nell' Isola vale circa mezzo milione di passeggeri all' anno. Fino a ottobre sono previsti nei porti sardi 63 attracchi, ma le compagnie aspettano ancora il via libera dal Governo. Il prossimo sbarco in calendario è il 2 agosto a Cagliari. Nessuno però scommette sul fatto che ci sarà realmente: Msc, Costa e le altre big stanno programmando in queste ore le attività dei prossimi mesi e qualche cancellazione arriverà senza dubbio. Anche perché verrà rivoluzionato il copione delle crociere, dalla capienza massima ai porti da toccare durante il viaggio. In Parlamento Mercoledì scorso la Camera ha posato la prima pietra per il rilancio, approvando un ordine del giorno suggerito dagli armatori: prevede l' autorizzazione alla ripresa a patto che le compagnie inseriscano nel loro itinerario esclusivamente i porti nazionali. La settimana prossima sarà quella decisiva: il 14 luglio scadrà il Decreto della presidenza del Consiglio che - tra le altre cose - ha stabilito la sospensione delle crociere, e dunque il Governo dovrà scandire i tempi della ripartenza. L' authority Gli scali sardi sono pronti: «Abbiamo già manifestato la nostra disponibilità, con la costituzione di un tavolo permanente per gestire e affrontare gli aspetti legati alla sicurezza», spiega il presidente del sistema portuale del Mar di Sardegna Massimo Deiana. Il calendario dell' authority prevede - al momento - di accogliere navi nei porti di Cagliari, Olbia, Oristano, Porto Torres e Golfo Aranci, ma si tratta di un programma fatto prima dell' emergenza e non è detto che venga rispettato alla lettera. L' organizzazione della crociera cambierà radicalmente. Per un po' scompariranno i gruppi di passeggeri "liberi" in giro per la città. Si punterà, invece, sulle attività organizzate dalle compagnie, come le visite ai siti archeologici e i musei. I contatti con le città saranno limitati. «I croceristi scenderanno dalle navi e saliranno sui pullman, che li porteranno nei luoghi d' interesse previsti, poi torneranno a bordo, rispettando i protocolli che verranno validati dal Comitato tecnico scientifico», chiarisce Deiana. Il protocollo L' Ue nei giorni scorsi ha pubblicato le linee guida per la ripartenza. Le navi saranno attrezzate per eseguire test rapidi e isolare eventuali contagi. Ogni compagnia dovrà preparare un piano per gestire i casi e accordarsi con i porti perché siano predisposti servizi di ambulanza e pronto intervento per i passeggeri. A bordo sarà ridotto il personale e il numero complessivo di passeggeri, per assicurare il distanziamento. E in Italia? «A breve verranno approvate le linee guida», ha annunciato la ministra dei Trasporti Paola De Micheli, «che prevedano il rispetto delle norme di sicurezza sul Covid-19 e consentano ad un numero limitato di navi di fare crociere tra porti italiani». Registrazione In Sardegna, oltre agli obblighi nazionali, si dovrebbe aggiungere la registrazione sull' app o sul sito dell' amministrazione regionale per ogni passeggero, anche se la permanenza nell' Isola sarà limitata. Probabilmente saranno le compagnie a comunicare alla Regione l' elenco dei viaggiatori sbarcati, sollevando i croceristi dall' onere. I commercianti aspettano di rivedere le navi in porto. L' indotto del turismo crocieristico è stato quantificato di recente: ogni passeggero spende tra i 20 e i 25 euro. Poco, si dirà. Ma in certe giornate a Cagliari si vedono anche quattro navi e addirittura

L'Unione Sarda

Cagliari

19mila croceristi alla volta, e il conto sale fino a diverse centianaia di migliaia di euro. Michele Ruffi.

L'Unione Sarda

Cagliari

I dati. A giugno il calo ha raggiunto il 78%. Segnali di miglioramento a luglio

Porti, estate nera: crolla il traffico passeggeri

Primo Piano

«Crociere, l'Isola è pronta»
Ma la ripresa è un'incognita

Porti, estate nera: crolla il traffico passeggeri

Qualche segnale di ripresa ora c' è, ma il mese di giugno per i porti è stato disastroso: nella prima parte del mese la contrazione del traffico passeggeri in tutti gli scali dell' Isola ha sfiorato il 75 per cento, mentre nella seconda parte si è assestata sul 58% in meno dell' anno scorso. Luglio e agosto dovrebbero andare meglio. «Se dovessimo contenere il calo dei mesi estivi sotto il 50% sarebbe un grande successo», fanno sapere dall' autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna. Segnali Nello scorso fine settimana si è registrato un timido risveglio, che potrebbe essere confermato dai numeri di questo weekend. Dal 3 al 5 luglio, secondo i dati del sito Sardegna mobilità, sono sbarcati nei porti sardi circa 38mila passeggeri, più dei viaggiatori arrivati negli stessi giorni negli aeroporti di Cagliari, Olbia e Alghero (circa 26mila). Certo, numeri lontani da quelli degli anni scorsi, ma qualcosa si sta muovendo. Il confronto I dati del 2019 diffusi dall' osservatorio Sardegna turismo hanno incoronato il porto di Olbia, in grado di accogliere 1,5 milioni di passeggeri in un anno, di cui 400mila nel solo mese di agosto. Gli arrivi complessivi del sistema portuale sardo sono stati lo scorso anno 2.666.511, in aumento del 3% rispetto ai numeri del 2018. Il porto che è cresciuto di più è quello di Golfo Aranci: + 6%. Le statistiche del 2020 avranno sicuramente il segno meno per tutti gli scali.

L'Unione Sarda

Cagliari

Il dossier. Risposta del Ministero alla richiesta di Truzzu

Porto canale, le carte sul vincolo a Roma

Cagliari

I chioschi si difendono con lo spritz

Un regalo speciale per papà

Porto canale, le carte sul vincolo a Roma

Un dossier per scrivere il futuro del Porto canale. Sono stati avviati nuovi approfondimenti sul vincolo paesaggistico disposto dal Ministero sull' area industriale al centro di una lunga trattativa con il governo. È di pochi giorni fa la prima risposta alla lettera inviata al presidente del Consiglio dei ministri Giuseppe Conte dal sindaco Paolo Truzzu e sottoscritta dai presidenti dell' Authority Massimo Deiana, del Cacip Salvatore Mattana, di Confindustria Sardegna Meridionale Francesco Marini, dei segretari generali di Cgil, Cisl e Uil, Carmelo Farci, Beniamino Contu e Andrea Lai. Da Roma due settimane fa è arrivata una telefonata a Palazzo Bacaredda per avere nuove informazioni e altre carte al fine di valutare la situazione e poter così rispondere alla richiesta di rimuovere il vincolo che blocca i 100 milioni di investimenti con i quali l' Autorità vorrebbe trasformare l' infrastruttura realizzando il nuovo attracco delle navi Ro-Ro e la cantieristica navale. In attesa di nuovi sviluppi, il futuro del porto canale sarà al centro del vertice che si svolgerà mercoledì in piazza Palazzo: Truzzu, nel ruolo di sindaco metropolitano, incontrerà il presidente dell' Authority Deiana.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Calcestruzzo depotenziato al porto di Messina, tutti assolti

MARCO IPSALE

tempostretto

CALCESTRUZZO DEPOTENZIATO AL PORTO DI MESSINA, TUTTI ASSOLTI

SEGNALAZIONI←

A Casablanca la spazzatura si butta così

PREVISIONI METEO

L'inchiesta riguardava i lavori per l'allineamento dei moli Vespri e Colapesce

Tutti assolti perché il fatto non sussiste. Il calcestruzzo usato per i lavori ai moli Vespri e Colapesce al porto storico di Messina non era depotenziato. Così ha stabilito il Tribunale di Messina nei confronti di dieci imputati, tra imprenditori e funzionari, e della società Tecnis di Tremestieri Etneo, che aveva realizzato i lavori. I reati ipotizzati erano truffa e frode.

Gli assolti sono i dirigenti del colosso delle costruzioni, Concetto **Bosco Lo Giudice** e Domenico Francesco **Costanzo**, l'ex procuratore speciale Daniele **Naty** e il direttore tecnico Danilo **La Piana**, la rappresentante della società che ha realizzato i pali di

L' inchiesta riguardava i lavori per l' allineamento dei moli Vespri e Colapesce Tutti assolti perché il fatto non sussiste. Il calcestruzzo usato per i lavori ai moli Vespri e Colapesce al porto storico di Messina non era depotenziato. Così ha stabilito il Tribunale di Messina nei confronti di dieci imputati, tra imprenditori e funzionari, e della società Tecnis di Tremestieri Etneo, che aveva realizzato i lavori. I reati ipotizzati erano truffa e frode. Gli assolti sono i dirigenti del colosso delle costruzioni, Concett o Bosco Lo Giudice e Domenico Francesco Costanzo, l' ex procuratore speciale Daniele Naty e il direttore tecnico Danilo La Piana , la rappresentante della società che ha realizzato i pali di fondazione, Carmelita Fangano , Francesco Bosurgi, ispettore di cantiere per il Genio Civile opere marittime, Fabio Arena, funzionario dell' ufficio tecnico e opere marittime per la Sicilia e direttore dei lavori, Rosario D' Andrea, presidente della commissione di collaudo e collaudatore statico, Antonino Giannetto e Vincenzo Silvestro, fornitori del calcestruzzo sotto esame. I lavori di allungamento dei due moli furono appaltati nel 2005 dall' Autorità Portuale e completati nel febbraio 2010: 15 milioni di euro per moli della lunghezza di 455 metri in tutto. Le indagini erano invece partite nel 2014 dopo una segnalazione sulla Tecnis, capogruppo e mandataria dell' associazione temporanea di imprese comprendente Cogip Srl, Sigenco Spa e Silmar Srl, e delle ditte messinesi Presente Calcestruzzo e Sv Costruzioni, incaricate della fornitura del calcestruzzo.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Corriere Marittimo

Focus

Armatori e Federagenti al governo: "Cambi equipaggi, situazione insostenibile"

11 Jul, 2020 La situazione sta diventando assolutamente insostenibile, perché ormai da molti mesi migliaia di marittimi italiani sono in attesa di poter rientrare in Italia - L' appello congiunto di Assarmatori, Confitarma e Federagenti. ROMA - Massima urgenza nella risoluzione dei problemi dei cambi equipaggio , questa la sollecitazione che proviene, in maniera compatta dalle associazioni degli armatori, Assarmatori e Confitarma e degli agenti marittimi, Federagenti , che in una nota congiunta scrivono al Governo chiedendo nuovamente la convocazione di un Tavolo di confronto per affrontare la problematica che a livello internazionale ha visto l' adozione di misure di intervento. "Da notizie di stampa si apprende che 13 paesi hanno adottato misure internazionali per consentire gli avvicendamenti degli equipaggi, riconoscendo i marittimi come key workers perché il trasporto via mare è strategico per la catena logistica mondiale, per l' approvvigionamento energetico e di beni di prima necessità." - Questo il messaggio lanciato dalle tre associazioni. "Per tale ragione, i lavoratori marittimi, durante la pandemia, non si sono mai fermati, ma a tutt' oggi a causa delle restrizioni alla libera circolazione delle persone, imposte in quasi tutto il mondo dai singoli Paesi, è ancora impossibile procedere ai necessari avvicendamenti. In Italia, sul problema degli equipaggi ancora bloccati sulle navi a causa dell' emergenza COVID-19, l' industria armatoriale insieme alle Organizzazioni sindacali ha più volte richiamato l' attenzione, chiedendo al Governo e ai Ministeri competenti di convocare con la massima urgenza un tavolo di confronto per condividere le problematiche e individuare le soluzioni ma, fino ad oggi, non si è registrato nessun segnale positivo in tal senso. Questa situazione sta diventando assolutamente insostenibile, perché ormai da molti mesi migliaia di marittimi italiani sono in attesa di poter rientrare in Italia e sono allo stremo delle forze psico fisiche, mentre coloro che dovrebbero sostituirli a bordo non possono imbarcarsi e quindi lavorare. 'Da mesi - afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - stiamo chiedendo un' azione umanitaria rapida e decisa da parte del Governo per garantire ai nostri marittimi corridoi di transito sicuro, per farli arrivare a bordo per lavorare e per farli tornare a casa una volta terminato il normale periodo di imbarco'. 'È urgente e prioritario - afferma Stefano Messin a, presidente di Assarmatori - intervenire per la salvaguardia della vita umana in mare e per la sicurezza della navigazione e delle nostre nav i. Non fare niente sarebbe un' ulteriore sottovalutazione dell' importanza strategica del trasporto marittimo e del lavoro di chi lo garantisce'. 'Armatori e marittimi hanno fatto e stanno facendo il loro dovere - afferma Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti - attendiamo ora un segnale concreto'. Se non si riuscirà al più presto ad avvicendare i marittimi attualmente a bordo delle navi, molti di loro potrebbero nel futuro non essere più in grado di navigare .