



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 19 luglio 2020**



Prime Pagine

19/07/2020	Corriere della Sera	6
Prima pagina del 19/07/2020		
19/07/2020	Il Fatto Quotidiano	7
Prima pagina del 19/07/2020		
19/07/2020	Il Giornale	8
Prima pagina del 19/07/2020		
19/07/2020	Il Giorno	9
Prima pagina del 19/07/2020		
19/07/2020	Il Manifesto	10
Prima pagina del 19/07/2020		
19/07/2020	Il Mattino	11
Prima pagina del 19/07/2020		
19/07/2020	Il Messaggero	12
Prima pagina del 19/07/2020		
19/07/2020	Il Resto del Carlino	13
Prima pagina del 19/07/2020		
19/07/2020	Il Secolo XIX	14
Prima pagina del 19/07/2020		
19/07/2020	Il Sole 24 Ore	15
Prima pagina del 19/07/2020		
19/07/2020	Il Tempo	16
Prima pagina del 19/07/2020		
19/07/2020	La Nazione	17
Prima pagina del 19/07/2020		
19/07/2020	La Repubblica	18
Prima pagina del 19/07/2020		
19/07/2020	La Stampa	19
Prima pagina del 19/07/2020		

Trieste

19/07/2020	Il Piccolo Pagina 19	20
Porto di Trieste, grazie all' Ue due progetti lanciati al futuro		
18/07/2020	Ansa	21
Porti: Trieste vince 2 progetti Ue cofinanziati programma CEF		
18/07/2020	Il Nautilus	22
IL PORTO DI TRIESTE SI AGGIUDICA DUE NUOVI PROGETTI EUROPEI COFINANZIATI DAL PROGRAMMA CEF		
18/07/2020	Messaggero Marittimo	23
Trieste si aggiudica due nuovi progetti Ue <i>Veziò Benetti</i>		
18/07/2020	Ship Mag	24
Il porto di Trieste vince due progetti Ue da oltre 1,1 milioni di euro cofinanziati dal programma CEF		
18/07/2020	Shipping Italy	25
I porti di Trieste e Venezia fanno il pieno di progetti europei Cef		

19/07/2020	Il Piccolo Pagina 38	26
La cura del ferro		

Venezia

18/07/2020	Venezia Today	27
L' allarme di Confindustria: «Le compagnie di navigazione tornino a Venezia»		

Savona, Vado

19/07/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19	28
Spiagge libere senza toilette, bagni chimici solo nel posteggio		
19/07/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 37	29
Una diga soffolta per proteggere il litorale di Vado dall' erosione		

Genova, Voltri

19/07/2020	Il Secolo XIX Pagina 13	30
Dal porto di Genova a Civitavecchia E' partito il toto -nomine dei presidenti		
19/07/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4	31
Signorini "L' Europa può garantire i fondi per la nuova diga"		

La Spezia

19/07/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 22	33
Porti, primi segnali di ripresa Traffico container in crescita		
19/07/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 32	34
Rumori molesti, il Comune mette la sordina		
19/07/2020	Il Secolo XIX Pagina 13	36
La Spezia, approvato il Documento strategico		
19/07/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 15	37
Porto della Spezia : via al documento di pianificazione		
18/07/2020	Ansa	38
Porti: ok a Dpss La Spezia e Marina di Carrara		
18/07/2020	BizJournal Liguria	39
Regione approva documento pianificazione strategica Adsp Mar Ligure Orientale		
18/07/2020	Messaggero Marittimo	40
Documento di pianificazione per AdSp mar Ligure orientale		
18/07/2020	Savona News	41
Porti e logistica, approvato in giunta regionale il DPSS dell' autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale		

Ravenna

19/07/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 9	42
«Bici in diga: ecco come disciplinare l' accesso»		
18/07/2020	Ravenna Today	43
Ancisi-Fico-Gardini: "Disciplinare l' accesso delle bici alle dighe del porto"		

18/07/2020 **RavennaNotizie.it** 44
LpR e Comitati cittadini Lidi Nord e Marina di Ravenna in coro: "Disciplinare accesso biciclette a dighe del porto"

18/07/2020 **ravennawebtv.it** 45
Lista per Ravenna: "Disciplinare l' accesso delle biciclette alle dighe del porto"

Piombino, Isola d' Elba

19/07/2020 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 13 46
Porto della Chiusa, presto il via ai lavori per la realizzazione di 652 posti barca

19/07/2020 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 43 48
Chiusa di Pontedoro Iniziano i lavori al nuovo porto turistico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

19/07/2020 **Corriere Adriatico** Pagina 13 49
La comunità del porto piange Molinelli È stato il pioniere dei servizi ecologici

19/07/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 34 50
Addio a Luciano Molinelli

18/07/2020 **Ancona Today** 51
È morto Luciano Molinelli: figura storica della comunità portuale di Ancona

19/07/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 34 52
«Ecco l' Ancona nel nome di Papa Wojtyła»

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

19/07/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 35 *Cristina Gazzellini* 53
Porto, polemica sui binari: «Solo uno spostamento di collocazione»

18/07/2020 **Corriere Marittimo** 54
Porto di Gaeta, prospettive di sviluppo dei traffici nell' area sud del Lazio - Webinar Unindustria

18/07/2020 **Il Nautilus** 55
Partito nuovo traffico al porto di Civitavecchia

18/07/2020 **Informazioni Marittime** 56
Civitavecchia, al via nuovo traffico di combustibile solido secondario

18/07/2020 **Messaggero Marittimo** *Veziò Benetti* 57
Nuovo traffico di 'Cass' a Civitavecchia

18/07/2020 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 58
Partito nuovo traffico al porto di Civitavecchia

19/07/2020 **Il Messaggero (ed. Frosinone)** Pagina 43 *Sandro Gionti* 59
«Presto aprirà il mercato ittico a Gaeta»

Bari

19/07/2020 **Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)** Pagina 2 *Cesare Bechis* 60
Patroni Griffi: «Crociere da agosto Bari scelta come il porto del Sud»

Taranto

19/07/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 21 62
TARANTO RIPARTE DAL PORTO

19/07/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 47	63
	Se Taranto riparte dal porto	
19/07/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 38	65
	Il lungomare tutto nuovo un progetto da 33 milioni	
19/07/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9	66
	Dal Terminal al Castello Aragonese «In quattro anni il nuovo waterfront»	
18/07/2020	Il Nautilus	67
	Riqualificazione del waterfront Mar Grande, il progetto condiviso di Comune e Autorità Portuale del Mar Ionio	
18/07/2020	Il Nautilus	68
	Autorità di Sistema del Porto di Taranto: San Cataldo Container Terminal Spa - Manifestazione di ringraziamento - first call 12.07.2020	
18/07/2020	LecceNews24	70
	Prove generali del progetto Grecia-Italia 'Swan', a Santa Maria al Bagno i primi test degli idrovolanti	
18/07/2020	LeccePrima	71
	Fly-test sul litorale di Santa Maria al Bagno. Gli idrovolanti prendono quota	

Olbia Golfo Aranci

19/07/2020	L'Unione Sarda Pagina 47	73
	L' ormeggio conteso fra traghetto e yacht	

Cagliari

19/07/2020	Avvenire (Diocesane) Pagina 14	74
	commercio. Il Porto Canale, eterna incompiuta che potrebbe fungere da volano per l'economia locale	

Augusta

19/07/2020	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 23	75
	Pianificazione portuale, la città si divide	
19/07/2020	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 31	76
	Al centro il porto di Augusta e l' area industriale	

Focus

18/07/2020	Shipping Italy	77
	Lo scacco matto dei portuali all' autoproduzione	
18/07/2020	Shipping Italy	79
	Autoproduzione: la battaglia ora si sposta all' Antitrust e alla Corte di Giustizia Europea	
18/07/2020	The Medi Telegraph	81
	Autoproduzione, ripartire dall' organico porto / L' ANALISI	
18/07/2020	Ship Mag	83
	Onorato (MSC): "Due navi pronte a metà agosto. Ma il governo sia chiaro sui tempi"	



Letizia Mannella, procuratore aggiunto a Milano, spiega al Fatto: "Dopo il lockdown sempre più abusi sulle donne". Le bestie sono tornate in giro



Domenica 19 luglio 2020 - Anno 12 - n° 198
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,70 con il libro "La casa di Padoa"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Norme Aut. 114/2009

FILM COMMISSION

Legai: i 6 uomini d'oro e quello che canta coi pm

PASCIUTI, SPARACIARI E VERGINE A PAG. 6-7

CASO SANSA, NON SOLO

Di Maio insidia Conte: Grillo arbitro in campo



ZANCA A PAG. 5

PROPRIO AI TRASPORTI

Il no dei 5Stelle a Paita: "Lobbista degli armatori"

SALVINI A PAG. 5

AMICI DELLA STRADALE

Altri tre incidenti sul monopattino: "Portino il casco"

DE RUBERTIS A PAG. 10

LA PAURA FA 90

B. torna a villa Certosa e chiede tamponi a tutti

Gianluca Roselli

Parava impossibile fino a qualche mese fa e invece è successo. Veronica Lario è sbarcata a Villa Certosa, la maison sarda di Silvio Berlusconi, per trascorrere una serata in famiglia per il compleanno di uno dei nipotini, insieme alle figlie Eleonora e Barbara (l'altro è Luigi), ma pure all'ex marito e alla sua nuova fiamma, Marta Fascina.

A PAG. 14



Il nano Olanda tiene in ostaggio il gigante Europa



L'ULTIMA BATTAGLIA I "FRUGALI" DEL NORD VOGLIONO DIMEZZARE IL "RECOVERY" E RUTTE DETTARCI LE RIFORME. CONTE LO ATTACCA SUI REGALINI FISCALI

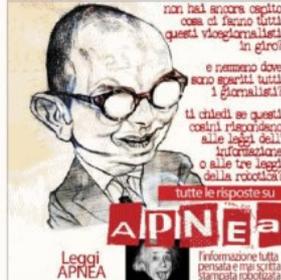
GUIDA ALLE PAROLE DEL VERTICE I rebates, il dumping fiscale, i prestiti e il "fondo perduto"

PALOMBI A PAG. 2-3

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Ora sostenete Sansa a pag. 8
- Colombo La Libia e i migranti a pag. 9
- Mercalli Estate dal clima pazzo a pag. 9
- Luttazzi Il riso parte dalla testa a pag. 18
- Isotta Un gattino tra i rifugiati a pag. 22

Mannelli



Leggi APNEA

Informazione tutta pensata e impaginata stampata robotizzata

ANTONIO MANZINI

"Camilleri era davvero stupito per il successo"



FERRUCCI A PAG. 20-21

FRANCO MARESCO

"Film sulla mafia censurato, ora denuncio la Rai"



LO BIANCO A PAG. 19

La cattiveria

Donald Trump fa pubblicità a una marca di fagioli. "Sono perfetti per il distanziamento sociale"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Sambuca olandese

Marco Travaglio

Bruxelles non Giuseppe Conte, ma l'Italia intera combatte una guerra per la vita o la morte sul Recovery Fund. Al suo fianco c'è la gran parte dei paesi Ue, con tutti gli altri più grandi e influenti: Germania, Francia e Spagna. E questo sia per i rapporti diplomatici intessuti da Conte, forte degli alti consensi in patria, sia perché Berlino e il fronte mediterraneo condividono un disperato bisogno di sussidi per far ripartire le rispettive economie e quella europea nel suo complesso e rispondere alle cascate di miliardi investiti (e stampati) dalle superpotenze concorrenti (Usa, Cina e Giappone). In caso di guerra, e questo lo è, non c'è più maggioranza né opposizione: tutti si stringono attorno al capo del governo e lo sostengono "a prescindere", in attesa di tornare a dividersi sulle questioni interne. Infatti persino quello sfasciacarroze di Salvini, oltre a Meloni e a FI, hanno indetto una breve tregua dalle polemiche, ben consci di alcuni fatti incontestabili: Conte pesca il suo 60% e più di credibilità nei sondaggi anche fra i loro elettori; tra i più accerrimi nemici dell'Italia ci sono molti loro amici e alleati in Europa; e polemizzare anche ora col premier significherebbe indebolirlo nella partita mortale con l'Olanda e gli altri paesi "frugali" (cioè egoisti, miopia e un po' criminali). Cioè pugnalare alla schiena non lui, ma l'Italia. Che già sconta diffidenze per il suo debito pubblico e le tare ataviche. Dunque corre in salita, anche a causa delle demenziali regole europee che consentono a un paesucolo di 17 milioni di abitanti come l'Olanda, per giunta paradiso fiscale, di ricattare e paralizzare col veto e i ruti di Rutte tutta l'Unione europea che ne ingloba 446 milioni.

Si dirà: ciascuno fa i propri interessi. Ma, a parte il fatto che è anche interesse dei "frugali" non far sprofondare l'economia di tutta l'Europa (altrimenti - come ha detto Prodi - "a chi li vendono gli olandesi i loro tulipani?"), gli interessi in Europa, così come gli effetti del Covid, sono tutt'altro che simmetrici. L'altro giorno il manifesto notava che sono proprio i "frugali" a prendere dal mercato comune europeo molto più di quanto danno alla Ue. L'Olanda, per ogni euro versato, ne guadagna 11; Austria e Svezia 9; Danimarca 7. E questo perché i loro mercati interni sono ristrettissimi e dipendono in gran parte dall'export. Nella Ue e nei paesi associati, il mercato unico di quasi 500 milioni di persone e le 4 libertà (di circolazione di merci, capitali, servizi e persone) fa guadagnare ogni anno 427 miliardi, cioè 840 euro per ogni cittadino. Ma solo in media: una tabella compilata dalla Commissione europea in base a ricerche recentissime dimostra sperequazioni spaventose.

SEGUE A PAGINA 24





il Giornale



DOMENICA 19 LUGLIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 171 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

028 1324971 | Sede: tel. redazione

SCHIAFFO DELLA VICEMINISTRA Follia del governo: «I ristoranti? Chiudano»

La Castelli: «Pochi clienti, trovino un altro lavoro» Tasse, commercialisti verso lo sciopero

di Francesco Maria Del Vigo

Se non stessimo parlando di un viceministro della Repubblica italiana, tutto quello che stiamo per raccontarvi farebbe ridere. Molto. Invece, ahinoi, fa arrabbiare. Moltissimo. Venerdì sera, la pentastellata Laura (...)

segue a pagina 2
Bulian e De Francesco a pagina 3

BUFERA SULLA AZZOLINA NON CONTA L'ETÀ MA L'INCAPACITÀ

di Alessandro Sallusti

La scuola rischia di non ripartire a settembre, o di ripartire zoppa, ma non si può dire, altrimenti rischi di offendere la sensibilità della ministra che è a capo di quel dicastero, la grillina Lucia Azzolina. «I giornali mi attaccano - si è lamentata pubblicamente - solo perché sono donna e giovane». E pure bella, aggiungiamo noi, ma che c'entra? Ci sono donne capaci e altre no, donne intelligenti e altre stupide, esattamente come tra gli uomini. Ed essere giovani (si fa per dire, la ministra va verso la quarantina, quindi è più signora che ragazza) non offre alcuna garanzia di qualità, semmai, all'inverso, fa correre il rischio dell'inesperienza.

Adoro le donne, giovani e non giovani, ma basta con questa menata del sessismo come salvadito permanente. Voglio potere dire liberamente, in base ai fatti, «Azzolina incapace» come ho sempre detto «Toninelli incapace», senza dovere per questo subire un processo etico o passare per un poco di buono.

Siamo sicuri, almeno per quello che ne sappiamo, che Lucia Azzolina sia una brava (ex) ragazza, ma anche questo - così come il genere è l'età - non conta. Non stiamo parlando della persona, ma del ministro. E qui casca l'asino, perché neppure le sue due lauree e qualche anno di insegnamento nelle scuole superiori l'hanno portata al livello di capacità richiesto per l'incarico che ricopre. Senza scomodare i suoi illustri predecessori Benedetto Croce e Giovanni Gentile - oggettivamente inarrivabili non solo per lei -, alla Azzolina mancano proprio le basi per gestire una situazione così complicata quale è la scuola italiana, per di più devastata dall'emergenza Coronavirus.

Non ci si inventa ministri, neppure primi ministri, e non basta essere stato insegnante per dirigere la scuola, medico per comandare la sanità. La politica è innanzitutto esperienza politica, conoscenza della macchina statale, relazioni e capacità di convincimento, donna o uomo che tu sia. Ci sarà un motivo per cui non ho mai sentito Angela Merkel difendersi da attacchi, anche feroci, sventolando la sua sottana: «Contestazioni e polemiche - disse - sono parte della cultura democratica». E ho sentito Margaret Thatcher dire: «Essere potenti è come essere una signora, se hai bisogno di dirlo non lo sei».

GIUSTIZIA ALLO SBANDO

La magistratura ha paura Slitta il caso Palamara

Luca Fazzo



GOLA PROFONDA Luca Palamara, ex capo dell'Anm

Atredici mesi dall'esplosione del «caso Palamara», il Consiglio superiore della magistratura non riesce ad iniziare il procedimento disciplinare contro l'ex presidente dell'Associazione nazionale magistrati.

a pagina 6

IL SONDAGGIO

Il centrodestra al 49,2% E la Meloni supera il M5s

Fabrizio de Feo

L'ultimo sondaggio Tecne ridisegna gli equilibri tra le forze in campo: il centrodestra unito vale il 49,2%. La Lega, con il 24,9%, perde consensi anche grazie alla crescita di Fratelli d'Italia (16%), che supera M5s. Forza Italia tiene.

a pagina 7

L'OLANDA IMITA PREZZOLINI Europa, Conte flop E quella frase degli olandesi:

«Non ce la beviamo»

di Vittorio Macioco

La fiducia, quando si parla di soldi e di prestiti, è tutto. L'Europa deve mettere sul piatto 500 miliardi di euro per il futuro e la ricostruzione. È una cifra che non ha precedenti. C'è chi li vuole per lo più a fondo perduto e chi dice che in buona parte vanno restituiti. A un angolo del tavolo c'è l'Italia, dalla parte opposta l'Olanda. È qualcosa di più di una trattativa. È riconoscersi e svelare le carte. Qui non ci si sofferma sulla sfida e sui possibili compromessi. L'attenzione è su una manciata di parole, quelle che Mark Rutte, premier olandese, usa per rispondere a Giuseppe Conte: «Non ce la beviamo».

Rutte è il capofila dei Paesi che accusano i governi mediterranei di essere cicale, di spendere (...)

segue a pagina 4
De Francesco e Scafi alle pagine 4-5

ACCUSATI DI OMOFOBIA ANCHE SALLUSTI E SALVINI

La app choc che scheda chi difende la famiglia

Pier Francesco Borgia

Un filtro, anzi un marchio. Per individuare subito chi è dall'altra parte della barricata nella non dichiarata, ma ferocemente combattuta, guerra all'istituto della famiglia tradizionale. Le «estensioni» sono semplicemente degli strumenti aggiuntivi dei motori di ricerca che personalizzano i risultati dell'indagine affidata dall'utente. E così anche Sallusti, Salvini o Adinolfi finiscono all'indice per le loro opinioni e accusati di «omofobia».

a pagina 10

LE LETTURE

OSSESSIONE INTOLLERANTE

L'Occidente che cancella la sua stessa libertà

di Carlo Lottieri e Luigi Mascheroni

alle pagine 23 e 24-25

LA LEZIONE DI GUY DE MAUPASSANT

Lo schiaffo aristocratico al pensiero unico

di Enrico Ruggeri

a pagina 19

IL MELODRAMMA E LE REGIE ALTERNATIVE

Rivolta contro il Rigoletto «moderno»

Piera Anna Franini

Com'è l'opera ai tempi del Covid? Il coronavirus ha accelerato un processo in atto, quello delle regie dirompenti. I registi Damiano Michieletto, a Roma con Rigoletto, e Valentin Carrasco, a Viareggio con Gianni Schicchi, hanno firmato i primi melodrammi tornati sulle scene dopo lo stop da pandemia. Da Katia Ricciarelli a Fedele Confalonieri, piovono critiche da parte di chi chiede «rispetto della musica».

a pagina 17

40 ANNI FA LE IMPRESE

L'oro di Mosca sotto i piedi di Pietro e Sara

Oscar Eleni

Pietro Mennea e Sara Simeoni hanno scritto una delle pagine più leggendarie dello sport italiano, 40 anni fa ai Giochi di Mosca.

con Signori a pagina 35

L'articolo della domenica

L'era delle toghe contro l'ideologia

di Francesco Alberoni

Incomincio dal ricordo della stanza del giudice Alessandrini, uno o due giorni dopo la sua uccisione ad opera di Prima Linea. C'era Beria di Argentine e un paio di altri giovani magistrati...

a pagina 10



«IN ITALIA FATE SANE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA...)



IL GIORNO

DOMENICA 19 luglio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Lecco, un anno fa la fuga improvvisa in Algeria

**Bimbo rapito dalla madre
appello disperato di papà
«Vi prego, riportatemelo»**

De Salvo a pagina 13



ristora
INSTANT DRINKS

Giorno delle tasse, è rivolta fiscale

Nonostante la crisi post Covid nessun rinvio delle scadenze: si paga da domani. I commercialisti pronti a scioperare. Il morbo rialza la testa in Europa. Il virologo: non è la seconda ondata. Ma tornano a riempirsi gli hotel per contagiati

Servizi
da p. 3 a p. 5

Le aziende tradite

**Il fisco e le altre
mancate
promesse**

Sandro Neri

Era inevitabile: i nodi per troppo tempo sottovalutati vengono al pettine. Domani scade il termine per il versamento di alcune importanti tasse rinviate durante il lockdown. L'urgenza di liquidità più volte denunciata comincia a produrre i suoi effetti nefasti. E a far suonare il campanello d'allarme sulla sopravvivenza di migliaia di imprese. L'esecutivo, di fronte alla paralisi delle attività economiche e produttive provocata dalla pandemia, aveva optato per la sospensione dei pagamenti e per il rinvio delle scadenze fiscali. Considerato il crollo del Pil evidenziato da tutti gli studi di questo periodo, c'era da immaginare che ben poco sarebbe cambiato qualche mese dopo.

Segue a pagina 12

**DURISSIMA TRATTATIVA A BRUXELLES SUI SOLDI DEL RECOVERY FUND
L'IDEA: AIUTI LEGATI AI CONTROLLI SULLE RIFORME. L'ITALIA FA MURO**

Giuseppe Conte, 55 anni
e Angela Merkel, 66 anni

**EUROPA
GIÙ LA MASCHERA**

Servizio a pagina 7

DALLE CITTÀ

Milano, M4 cantiere maledetto

**Solari, si apre
una voragine:
infiltrazioni, tir
e polemiche**

Anastasio nelle Cronache

Milano, il nodo mobilità

**Caso monopattini
Il giudice per ora
promuove il Comune**

Servizio nelle Cronache

Milano, la scuola a pezzi

**Settembre è vicino
Mancano spazi
docenti e bidelli**

Lazzari nelle Cronache



Scoperti tre punti di innesco, organo distrutto

**Brucia la cattedrale
Incendio doloso a Nantes**

Serafini e Cardini alle pagine 8 e 9

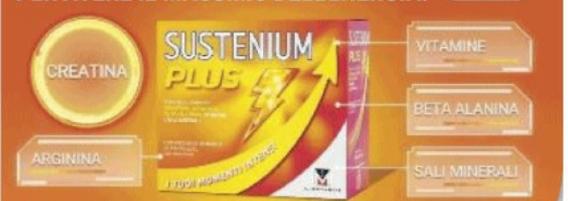


Massimo Boldi compie 75 anni: la mia vita? Felice

**«Il virus mi ha cambiato
Ma vi farò ridere ancora»**

Degli Antoni alle pagine 18 e 19

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. **SUSTENIUM**



CREATINA
VITAMINE
ARGININA
BETA ALANINA
SALI MINERALI

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*FONTE: DATI IQVIA MARZO 2020

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

A. MENARINI



Alias Domenica

LAWRENCE OSBORNE Strade di donne privilegiate in viaggio nell'Egeo con la fuga di un profugo siriano: «L'estate dei fantasmi» per Adelphi



Le Monde diplomatique

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



Culture

Mappo celesti La cometa Neowise torna da queste parti: il giorno in cui sarà più vicina alla terra è il 23 luglio Luca Tancredi Barone pagina 10

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS DOMENICA DOMENICA 19 LUGLIO 2020 - ANNO L - N° 172 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Mark Rutte, Angela Merkel, Ursula von der Leyen, Giuseppe Conte, Charles Michel ed Emmanuel Macron al vertice europeo foto Francisco Seco/Agf



Consiglio europeo Braccio di ferro tra tagli, regalie e veti incrociati

ANNA MARIA MERLO

Nel secondo giorno del Consiglio europeo "storico" per il piano di rilancio post-Covid, l'Europa continua a discutere, si concentra su una miriade di cifre, mentre, come mette in guardia il commissario al Bilancio, la crisi del Coronavirus non è vinta e cittadini e economia hanno urgente bisogno di risposte. 1.750 miliardi del promesso piano di rilancio dal nome ottimista Next Generation Eu, sono attaccati, Francia e Germania viaggiano unite e difendono la cifra, i "frugali" impongono modifiche e controlli, un super-freno di emergenza per la supervisione degli usual suspects spendaccioni. Il presidente del Consiglio, Charles Michel, fa una pioggia di regalie, qualche milione qui e là, la vigilia intransigente ieri ha guardato altrove quando si tratta del rispetto dello stato di diritto. E alla fine propone tagli miserandi, peggio delle proposte degli "avari": 2 miliardi in meno per Horizon, programma della ricerca, 2,7 di risparmio sulla sanità in pieno Covid, 5 miliardi di riduzione per la transizione agricola.

— segue a pagina 2 —

Riduzione dei trasferimenti e «freno di emergenza» sul Recovery fund. La bozza del presidente del consiglio Ue accontenta i «frugali» ma provoca la dura reazione dei paesi mediterranei. Conte: «Così a rischio l'assetto dell'Unione». Si tratta nella notte pagine 2,3

REPUBBLICA ISLAMICA DI NUOVO IN LOCKDOWN

Teheran: «25 milioni contagiati»

Da sempre serpeggia scetticismo sui numeri ufficiali di contagiati iraniani e ieri è arrivata la conferma dei tanti dubbi. Il presidente Rohani ha infatti affermato che i contagiati sono probabilmente 25 milioni, e nella prossima

ondata - prevista per l'autunno - potrebbero essere colpiti ulteriori 35 milioni di iraniani. Citando i dati del ministero della Sanità, Rohani ha dichiarato: «Non abbiamo ancora raggiunto l'immunità di gregge e quindi non abbiamo

altra scelta che di unirci e di spezzare la catena del contagio». Le autorità hanno quindi ordinato nuovamente la chiusura di moschee, istituti educativi e culturali, palestre, caffè, parucchieri ed estetisti.

FARIAN SABAHI A PAGINA 7

INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'ISS Locatelli: «Virus ancora infido»

«La scuola va assolutamente riaperta, ma occorre stare in allerta». Intervista al presidente del Consiglio superiore di sanità, Franco Locatelli: «Situazione

non critica, ma il virus circola ancora». Col vaccino, «siamo perfino in anticipo sul previsto». E nella corsa c'è anche l'Italia

ANDREA CAPOCCI A PAGINA 4

all'interno

Covid Serbia, la seconda ondata peggio della prima

ALESSANDRA BRIGANTI PAGINA 4

Palamara La difesa col Csm: «Sistema correnti alla svolta»

ELEONORA MARTINI PAGINA 6

Franco Maresco Il regista polemico con Rai Cinema

SILVIA NUGARA PAGINA 11

IL CANDIDATO LIGURE

Sansa: «Non sono quello che dice solo no»



Intervista a Ferruccio Sansa, il candidato giallorosso per le Regionali in Liguria: «Ecco le opere a cui da subito diciamo sì. È l'attuale presidente Toti l'uomo del non fare. Alcuni democratici americani ci daranno una mano, perché siamo civili e non populistici»

DANIELA PREZIOSI A PAGINA 6

La Casa sbianca Trump e il virus mettono a rischio le presidenziali

FABRIZIO TONELLO

Ma ci saranno davvero le elezioni americane il 3 novembre? Si dovrebbe votare non solo per il Presidente ma anche per la Camera, un terzo del Senato e per vari governatori. È una legge del 1845 che stabilisce le regole.

— segue a pagina 7 —

RUSSIA Crisi «cinese» per Putin la Siberia è in piazza



Sono ormai senza soluzione di continuità le manifestazioni contro il potere centralista di Mosca iniziate una settimana fa a Khabarovsk, capitale dell'omonima provincia dell'estremo oriente siberiano. Ieri in piazza oltre 60mila persone.

YURI COLOMBO A PAGINA 7



00719

Poste Italiane SpA - in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.U. n. 120/2003





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXV-N° 158 ITALIA
 PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 26/L. 662/96

Fondato nel 1892



Domenica 19 Luglio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PROCEA, "IL MATTINO" - "IL CORAIO" - EURO 10

Il colloquio
Il maestro De Simone:
«La canzone napoletana
uccisa dal laurismo»
 Donatella Longobardi a pag. 18



Oggi l'Udinese al San Paolo
Napoli, dal caos Osimhen
al calo sul campo:
le risposte che mancano
 Francesco De Luca a pag. 42



È scontro sui fondi Ue Tasse, Conte sfida l'Olanda

Recovery Fund, lite sui controlli
 Il direttore delle Entrate, Ruffini:
 «Partite Iva, la rata sarà mensile»

Conti, Pollio Salimbeni, Cifoni e Mancini, Santonastaso da pag. 2 a 5

L'analisi
SCUOLA E PA
LE RIFORME
PER LA SVOLTA

Francesco Grillo

«Sono due le sfide alle quali è legata la possibilità stessa di uscire dalla depressione: recovery e riforme. Ci salveremo solo se riusciremo a trovare i tempi giusti per perseguire entrambe le imprese». Le due parole chiave che definiscono la proposta della Commissione europea che il Consiglio sta faticosamente discutendo in queste ore, sono le stesse che usò John Maynard Keynes nella lettera indirizzata al presidente americano Roosevelt nel 1933. Oggi, come allora, affrontiamo una crisi che può spazzare via un intero stile di vita: il nostro.

Continua a pag. 43

Le idee
NON SI RIPARTE
SENZA
INNOVAZIONE

Giuseppe Laterza

Quando gli organizzatori di Salerno Letteratura mi hanno invitato a dialogare con Vincenzo Boccia sulla ripartenza (oggi alle 21), ho pensato che il tema più interessante da discutere insieme fosse quello dell'innovazione. Come è stato detto e scritto in questi mesi autorevolmente anche su questo giornale, questa crisi così drammatica può essere anche una occasione straordinaria per cambiare in meglio il nostro Paese. Per farlo però occorre introdurre una forte innovazione in tutti gli ambiti della vita sociale, economica e culturale. Da molti anni ormai l'Italia ristagna.

Continua a pag. 43

«Sanità, più risorse al Sud il Salva-Stati un'occasione»

► **L'intervista** Il ministro Speranza: «Riequilibrare la spesa con il Nord Il Covid c'è ancora, lo stato di emergenza sia discusso in Parlamento»

Nantes Il racconto di Pericolo, architetto irpino che cura i restauri in città



«Dopo il rogo doloso nella cattedrale temo i danni dell'acqua nella cripta»

Aldo Balestra e Francesca Pierantozzi a pag. 17

Ettore Mautone

«Più risorse al Sud, il salva-Stati è un'occasione», dice il ministro della Salute Speranza che spiega: bisogna riequilibrare la spesa con il Nord. Poi avverte: «Il Covid c'è ancora, dovremo convivere. Lo stato di emergenza fino a dicembre? Decideremo con il Parlamento». A pag. 7

Gli albergatori
Paura a Ischia
«Virus, stop
imbarchi
senza regole»

Massimo Zivelli

Chi e come far rispettare le misure anticovid? Il giorno dopo il caso della donna residente a Forio che aveva contratto il virus mentre era al Nord in visita al figlio, da Ischia si levano le voci di protesta di albergatori, gestori di lidi privati e addetti al trasporto pubblico sia terrestre che marittimo, che denunciano l'assoluta mancanza di controlli nei luoghi pubblici e agli imbarchi. La paura è che, con l'economia turistica del golfo di Napoli già segnata da una crisi senza precedenti, possano dare forfait anche quei turisti che hanno deciso di passare qualche giorno di vacanza sulle isole.

In Cronaca

Il giallo del napoletano morto
Mario, 007 italiani in Colombia
Gli amici: «Non è stato suicidio»



Valentino Di Giacomo e Maria Pirro a pag. 16



SECURITY 60®
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO




L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LAMELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

TROVERAI LA PERSIANA **SECURITY 60®** PRESSO I MIGLIORI ARTIGIANI E SHOW-ROOM DELLA TUA CITTÀ

www.security60.it

www.tecnometalsystem.it



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 188 ITALIA
Sped. in A.P. 0133/2002 con L.430/2004 art.1 c.1 BCB RM

NAZIONALE



Domenica 19 Luglio 2020 • S. Arsenio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

1940-2020
John Lewis, addio all'ultimo mito della lotta al razzismo
Santoro a pag. 21



L'intervista
I cento anni di Franca Valeri: «Riuscirete a fare a meno di me?»
Ippaso a pag. 24



Milan-Bologna 5-1
Roma, serve una notte da grande con l'Inter
Friedkin mette alle strette Pallotta
Nello Sport



Il Messaggero
PRIMO!
[ilmessaggero.it/sport](https://www.ilmessaggero.it/sport)

Roma senza regole
Se la forza del diritto cede al diritto della forza

Carlo Nordio

Due eventi che riportiamo sono accaduti di recente a Roma, ma sono sintomatici di una situazione ormai diffusa, che potremmo definire di rassegnata illegalità. Il fatto che abbiano ferito una delle città più belle e fragili del mondo li rende non solo allarmanti, ma dolorosi.

Primo episodio. La magistratura dispone il sequestro preventivo del sito di stabilizzazione biologica e raffinazione dei rifiuti di Rocca Cencia, per una serie di reiterate e gravissime violazioni di norme a tutela dei lavoratori e dell'igiene pubblica: le strutture sono obsolete, i rifiuti presentano "caratteristiche di putrescibilità" e buona parte delle prescrizioni imposte non sono state osservate. Risultato: il giorno dopo il sequestro, l'attività prosegue come prima.

Secondo episodio. Nella zona di Tor Sapienza scoppiano decine di incendi di rifiuti tossici, che si estendono rapidamente, lambiscono Flumicino e avvelenano interi quartieri. Arrivano i vigili del fuoco, la polizia e persino l'esercito. La Prefettura fa un bilancio globale: da gennaio a giugno gli incendi sono stati 240, due terzi dei quali avvenuti all'interno o in prossimità di campi nomadi. I residenti della zona definiscono quest'angolo di Roma "la polveriera", dove bivaccano individui che vivono di furti, droga, borseggi e rapine. Ma anche qui, tutto resta com'era.

Continua a pag. 20

Partite Iva, la rata sarà mensile

► Proposta delle Entrate per semplificare gli adempimenti a carico di professionisti e piccole imprese
Contro il mancato rinvio del Tax Day protesta dei commercialisti che minacciano lo sciopero fiscale

ROMA Partite Iva, la rata sarà mensile. La proposta del direttore dell'Agenzia delle Entrate Ernesto Maria Ruffini per semplificare gli adempimenti a carico di professionisti e piccole imprese: «Basta accenti e saldi: creano solo problemi». Intanto, niente rinvio del Tax Day previsto per domani. Coinvolti 4,5 milioni di contribuenti. La protesta dei commercialisti che minacciano lo sciopero fiscale. Dal centrodestra l'invito alla disobbedienza tributaria.

Cifoni e Mancini alle pag. 4 e 5

Fallite le mediazioni sul Recovery Fund. Oggi si ricomincia



Aiuti Ue, scontro aperto sui controlli
E Conte sfida Rutte sul fisco olandese

BRUXELLES Scontro a tutto campo al Consiglio Ue sui sussidi e controlli. Recovery Fund, l'Italia ora è difficile. Nessun accordo sul fondo anti-crisi: si tratta nella notte, oggi si ricomincia. I Paesi "frugali": 155 miliardi di tagli alle sovvenzioni e l'unanimità per il via libera. L'irritazione del pre-

mier Giuseppe Conte: «Niente veti: si voti sui piani, ma a maggioranza qualificata». E lancia la sfida all'Olanda sul fisco. L'Italia apre il fronte dei paradisi fiscali: «È il momento che l'Europa faccia la riforma».

Ajello, Conti e Pollio Salimbeni alle pag. 2 e 3

Scuola e Pa
Le due riforme che possono rilanciare l'Italia

Francesco Grillo

«Sono due le sfide alle quali è legata la possibilità stessa di uscire dalla depressione: recovery e riforme. (...) Continua a pag. 20

Distrutto l'interno del gioiello gotico. Trovati tre inneschi



Brucia la cattedrale di Nantes: «È dolo»

L'incendio alla cattedrale gotica di Nantes

Pierantozzi a pag. 11

«Sanità si cambia, più risorse al Sud Occasione Mes»

► L'intervista. Il ministro Speranza: «La spesa con il Nord va riequilibrata. Covid, è allarme»

ROMA «Sanità, più risorse al Sud. Il Mes? Ora è un'occasione». Così il ministro della Salute Roberto Speranza. «Riequilibrare la spesa con il Nord, voltiamo pagina». E ancora. «Il virus non è sconfitto, ci aspettiamo nuovi focolai, guardia alta: tutto dipende dai comportamenti delle persone. Lo Stato di emergenza? Decidono le Camere».

Evangelisti e Mautone a pag. 9

Circeo, zero verifiche
A Ostia positivi altri 6 bengalesi

ROMA A Ostia positivi altri 6 bengalesi. Il caso della movida dei ragazzini, al Circeo senza controlli. Arrivano i vigilantes.

Buongiorno, Cammarone e Polissano alle pag. 6 e 7

Non rispettate le nuove norme di sicurezza: obbligo di 70 all'ora
Genova, curva pericolosa sul Morandi

ROMA Il ponte di Genova è stato ricostruito in tempi record, ma per percorrerlo bisognerà procedere al rallentatore o quasi. Le nuove norme geometriche di costruzione delle strade, introdotte nel 2001, con cui sono stati fissati parametri precisi per la lunghezza dei rettilinei e i raggi delle curve contigue, a quanto emerso, non sarebbero state rispettate. Risultato? A differenza del Morandi il tracciato del ponte imponeva limiti di velocità più stringenti del previsto verso Savona il limite scendeva addirittura a 70 chilometri orari, contro i 90 consentiti sul Morandi.

Bisozzi a pag. 14

Spese per 750 milioni. Colpito il 5% degli italiani
«Acquisti compulsivi»: Johnny Depp quasi sul lastrico per una sindrome

ROMA La sindrome di Johnny Depp, acquisti compulsivi. Dagli strascichi del processo per maltrattamenti che sta affrontando dopo le accuse dell'ex moglie Amber Heard emergono dettagli drammatici. L'attore è riuscito a spendere quasi 750 mi-



lioni di dollari in beni voluttuari, dal 30 mila euro al mese per il vino ai 3,5 milioni per un'isola con sei spiagge. Lui nega: «Danneggiato dagli amministratori». Un disturbo che colpisce il 5% degli italiani.

Malfetano a pag. 15

SCORPIONE, NUOVI PROGETTI

Buona domenica, Scorpione! Domenica non è il vostro giorno astrale, ma oggi vi siete proprio presi il diritto di essere al centro dell'attenzione, grazie alla nascente Luna nuova in Cancro. Creativa e finanziaria anche per gli altri due segni d'acqua, ma per voi ha qualcosa di più - mette in incredibilmente cantiere un progetto che diventerà la vostra fortuna. La stessa fortuna in amore. Attivatevi entro il 22. Agosto.

L'oroscopo all'interno

IACOPINI Since 1988
Jewellery

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem 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-Studio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Studio € 1,50



il Resto del Carlino

DOMENICA 19 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milan, una vittoria per l'Europa: 5-1

**Ibra, nessun favore all'amico Mihajlovic
Travolto il Bologna**

Servizi nel QS



OGGI IN REGALO
SPECIALE WEEKEND + SALUS

ristora
INSTANT DRINKS

Giorno delle tasse, è rivolta fiscale

Nonostante la crisi post Covid nessun rinvio delle scadenze: si paga da domani. I commercialisti pronti a scioperare. Il morbo rialza la testa in Europa. Il virologo: non è la seconda ondata. Ma tornano a riempirsi gli hotel per contagiati

Servizi da p. 3 a p. 5

Il Coronavirus, la paura, la crisi

Ma non si può vivere senza una speranza

Michele Brambilla

Ma siamo sicuri che la causa della crisi che stiamo vivendo è il Covid-19? Qualche sera fa a Imola ho moderato un dibattito di Confartigianato e uno dei relatori - Giorgio Vittadini, presidente della Fondazione per la Sussidiarietà - ha ricordato una verità tanto evidente quanto rimossa: «Siamo un Paese quasi fermo e senza desiderio da ben prima della pandemia». È importante ricordarci i discorsi che segnavano l'Italia pre-Covid: un Paese rassegnato, senza speranza e perfino, appunto, senza desiderio. È il punto più basso dell'umano: «Non che la speme, il desiderio è spento», dice Leopardi in "A se stesso".

Continua a pagina 5

**DURISSIMA TRATTATIVA A BRUXELLES SUI SOLDI DEL RECOVERY FUND
L'IDEA: AIUTI LEGATI AI CONTROLLI SULLE RIFORME. L'ITALIA FA MURO**



Giuseppe Conte, 55 anni e Angela Merkel, 66 anni

EUROPA GIÙ LA MASCHERA

Servizio a pagina 7

DALLE CITTÀ

Bologna, elezioni Comunali

**Il Pd cerca unità
Rebus candidati: si va verso la sfida a due**

Carbutti in Cronaca

Bologna, lotta al gioco

Videolottery, spunta l'ipotesi controllo a distanza

Pederzini in Cronaca

Medicina, dopo il virus

Dal cimitero al Medicivitas per le vittime

Trombetta in Cronaca



Scoperti tre punti di innesco, organo distrutto
**Brucia la cattedrale
Incendio doloso a Nantes**

Serafini e Cardini alle pagine 8 e 9



Massimo Boldi compie 75 anni: la mia vita? Felice
**«Il virus mi ha cambiato
Ma vi farò ridere ancora»**

Degli Antoni alle pagine 18 e 19

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. **SUSTENIUM**

CREATINA, ARGININA, VITAMINE, BETA ALANINA, SALI MINERALI

SUSTENIUM PLUS

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*FONTE: DATI IQVIA MARZO 2020

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

A. MENARINI



DentalOne
Genova Via Donghi 20r
Via dei Macelli di Scoglia 17r
www.dentalone.it

DOMENICA 19 LUGLIO 2020

IL SECOLO XIX

DentalOne
Genova Via Donghi 20r
Via dei Macelli di Scoglia 17r
Tel. 3297535205

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 171, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

RILANCIO FINALE

Le novità della legge con gli aiuti per lavoratori, famiglie e imprese



Domani l'inserto di 8 pagine in omaggio con

IL SECOLO XIX

TROVATI TRE INNESCHI Nantes, incendio doloso devasta la cattedrale

MARTINELLI / PAGINA 11

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronaca	Pagina 10
Commenti	Pagina 12
Economia-Marketing	Pagina 15
Genova	Pagina 15
Xte	Pagina 36
Programmi-Tv	Pagina 41
Sport	Pagina 42



La cancelliera tedesca Merkel al Consiglio europeo. A sinistra il premier Conte e il primo ministro olandese Rutte. A destra la presidente della Commissione von der Leyen

CONTE: «SITUAZIONE DI STALLO»

Aiuti europei giù di 50 miliardi I Paesi del Nord: non ci basta

È stallo nella trattativa sul Recovery Fund a causa dei veti incrociati tra i Paesi frugali e quelli del Sud.

GLIARICOLI / PAGINE 2 E 3

ROLLI



ESEGUITI 200 TAMPONI, NEI PROSSIMI GIORNI ALTRI 750 TEST. MA C'È SOLO UN RICOVERATO. L'ASSESSORE VIALE: NON DEVE TORNARE LA PAURA

Savona, mille in isolamento Ora si cerca il paziente zero

Covid, 28 i positivi nel focolaio del ponente ligure. L'epidemiologo Ansaldi: ricostruiti tutti i contatti

Il focolaio Covid di Savona si allarga: i positivi sono saliti a 28 e la Regione ha fatto mettere in autoisolamento mille persone che hanno avuto contatti con loro. «Il sistema di tracciamento funziona», dicono il governatore Toti e le autorità sanitarie. Ora si cerca il paziente zero che ha diffuso il virus in un ristorante di sushi. Dopo i primi 200 tamponi ne saranno eseguiti altri 750. «Non torni la paura», dice l'assessore alla Sanità Viale. C'è un solo ricoverato, il pallanuotista azzurro Aicardi.

COSTANTE E ROSSI / PAGINA 5

IL RETROSCENA

Carlo Bertini

Boom di casi in Europa Speranza: le frontiere possono restare aperte

«Siamo fuori dalla tempesta, ma non siamo ancora entrati in porto», dice il ministro della Salute Speranza. I casi in Europa aumentano ma le frontiere resteranno aperte

L'ARTICOLO / PAGINA 4



A10, MORTALE A PRA' DOPO SCAMBIO DI CORSIA POLEMICA SUI CANTIERI

FAGANINI / PAGINA 10

IL PROGETTO

Annamaria Coluccia

Genova, dentro i segreti del Museo della città nella Loggia di Banchi

Una grande scalinata, una libreria, schermi multimediali sui personaggi che hanno fatto la storia di Genova. Così la Loggia di Banchi diventa il Museo della città.

L'ARTICOLO / PAGINA 15

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

NEL PAESE CHE AFFIDA LA SCUOLA AI SUPPLEMENTI

Al mare, finalmente al mare. Il mare è una madre, il mare cura e consola, titilla e nutre, il mare vorrebbe che fossimo tutti più buoni e quelli cattivi li sbatte in piscina. Il mare domestico. Titti ha delle belle acciughe sul banco e due orate miracolosamente selvagge, il verdurino del banco vicino mi regala un pugno di prezzemolo, farò le acciughe, e anche questo ha del miracoloso, altrove il prezzemolo ha il prezzo delle orate.

SEQUE / PAGINA 12

L'ALTRA ESTATE

Lungo la Bormida, dove sgorgava il cinema

PAOLO GIAMPIERI



Pescatori sulla Bormida

Avete presente La Ciociara? Erano i primi anni Sessanta e il cinema italiano stupiva nelle sale di tutto il mondo. La notte degli Oscar 1962 incoronò una giovane e strepitosa Sophia Loren. Ma quello che stavolta interessa a noi non è celebrare la bravura dell'attrice bensì che le pellicole utilizzate da Vittorio De Sica, il regista del film, erano prodotte a Ferrania. Adesso Vittorio De Si-

ca ci ha lasciati, Loren è una meravigliosa ottugenaria, la Ferrania, diventata successivamente 3M e un po' di altre sigle prima di agonizzare e quindi morire, non esiste più: la fabbrica di pellicole che conquistavano il pianeta con la commedia all'italiana e non soltanto ed era arrivata a occupare più di cinquemila dipendenti, non ha retto l'urto della tecnologia digitale.

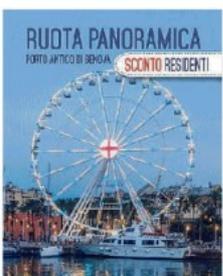
SEQUE / PAGINA 38

ESPERTI DELLE SOLUZIONI OTTICHE ALLE ESIGENZE DELLA VISTA



ISOLANI ISTITUTO OTTICO

PARTNER TECNICO DEL VOSTRO MEDICO OCULISTA DI FIDUCIA





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tavola con
Giampaolo Dallara

**OTTIMISMO DEL CUORE
E DELLA RAGIONE:
COSÌ RIPARTE L'ITALIA**

di Paolo Bracco — a pagina 12

Giampaolo Dallara, Fondatore dell'omonima fabbrica di auto da competizione



varco
DAL 1965 UN REFERENDO SICURO

**ANTICIPA
IL TUO ACQUISTO
A LUGLIO
ECONCETTIVI FORD**

Telecom vuole la brasiliana Oi — P. 5 Responsabilità contabile, scudo erariale per un anno — P. 4 Intelligenza artificiale, il valore della diversità — P. 15

domenica

Diario di scavo
Memorie
dal sottosuolo
del Foro
e del Palatino

di Andrea Carandini — a pagina 1



Amore e sesso
L'affresco sociale
del Kamasutra

di Giuliano Boccalli — a pagina 111

Letteratura
Cercando la voce
della scrittura

di Marta Morazzoni — a pagina 17

lifestyle

Design
Festa di colori
per archiviare
il lockdown

Giovanna Mancini — a pagina 16

lunedì

L'esperto risponde
I casi risolti
su Fisco e Covid

Europa, sussidi tagliati di 50 miliardi Freno ai fondi per chi non fa riforme

Braccio di ferro. Il Recovery fund resterebbe a 750 miliardi, ma con più prestiti. Scontro Italia-Olanda sul voto all'unanimità per la governance. Conte: subito la riforma del fisco, basta paradisi fiscali in Europa. Oggi nuovo round

I Ventisei hanno negoziato ieri sera a Bruxelles un nuovo bilancio comunitario 2021-27, a cui è associato un generoso Fondo per la ripresa post-pandemia. Nel fatto, sul tavolo c'è un passo avanti nella storia dell'integrazione europea, nonostante le divergenze tra alcuni Paesi. Dopo un venerdì incoerente, il presidente del Consiglio europeo Charles Michel ha presentato ieri mattina al Consiglio di governo una nuova bozza di bilancio. Ha confermato i tetti finanziari del bilancio (1.074 miliardi di euro) e del Fondo (500 miliardi), ma ha modificato anche la scala delle proporzioni del Fondo stesso: anziché 500 miliardi di sussidi e 250 miliardi di prestiti, 450 miliardi di sussidi e 500 miliardi di prestiti. Scontro Italia-Olanda sulla governance ai controlli, con il premier Conte che ha chiesto la riforma del fisco Ue. Oggi nuovo round di trattative.

Edizione chiusa in redazione alle 23,45

Pelosi, Romano — alle pagg. 2 e 3

141

sono le scadenze per i versamenti che si concentrano entro fine mese per cui i commercialisti chiedono uno slittamento dei termini

Situazione drammatica
L'allarme dei commercialisti: scadenze fiscali da rinviare o lo sciopero sarà inevitabile

Giovanni Negri — a pag. 4

Ubi, il rilancio di Intesa sul tavolo del consiglio Cuneo: ora si più vicino

L'OFFERTA
I 563 milioni in contanti messi sul tavolo da Intesa Sanpaolo per i soci Ubi in aggiunta all'offerta di scambio iniziale non sembrano sufficienti ad accontentare il Cda di Ubi. Il 3 luglio, dopo mesi di silenzio imposto dalla procedura di Ops, il board guidato da Letizia Moratti aveva ritenuto non sufficiente l'offerta di Ca' de' Sass perché all'appello mancavano 1,1 miliardi. Un gap che il rilancio dell'altro ieri colma solo in parte. È quindi probabile che la nuova riunione del consiglio - attesa per l'inizio della prossima settimana - chiamata a riesaminare l'offerta si esprima allo stesso modo di 15 giorni fa. Cuneo: create le premesse per il sì. **Marco Ferrando** — a pag. 5



Bernardo Mattarella, a.d. del Mediocredito centrale

L'intervista
Mattarella (Mcc): pronti al polo del Sud

Laura Serafini — a pag. 6



le notifiche pervenute a Palazzo Chigi nel 2019

Golden power
Effetto 5G: poteri speciali usati 13 volte

Fotina Mobili — a pag. 7

LA DISPUTA SULLA DIGA DELLA RINASCITA



Grandi opere. La Diga della Grande Rinascente realizzata nel tratto etiopico del Fiume Nilo

La guerra del Nilo tra Egitto e Etiopia

Salta la tensione tra il Cairo, Addis Abeba e Khartoum per il controllo delle acque del Nilo dopo la costruzione della Diga della Grande Rinascente realizzata in Etiopia, un progetto che ha richiesto investimenti per quasi 5 miliardi di dollari. Il

livello delle acque del bacino artificiale sta salendo rapidamente scatenando le proteste di Egitto e Sudan, che temono per la portata del fiume e che chiedono all'Etiopia un accordo comune per la gestione delle acque. **Alberto Magnani** — a pag. 10

CONSIGLIO EUROPEO

**GLI ASSETTI
CHE MANGANO
PER REGOLARE
I CONFLITTI**

di Sergio Fabbrini

In democrazia, sosteneva John Dewey (1859-1952), non sono le divisioni che debbono preoccuparci, ma l'inefficienza dei meccanismi per risolverle. È il caso dell'Unione europea (Ue). Essa non dispone di istituzioni in grado di risolvere, in modo efficiente e democratico, le divisioni al proprio interno. Consideriamo il Consiglio europeo (dei capi di governo dei 27 Paesi membri dell'Ue) che si è riunito a partire da venerdì scorso. Dopo giorni di discussioni, alcuni passi in avanti sono stati fatti, ma non vi è ancora una decisione chiara sulle politiche da adottare per rispondere agli effetti della pandemia, oltre che sulla governance per gestirle. È fisiologico che un'Unione di 27 Stati sia attraversata da divisioni. È patologico che essa non disponga invece di un assetto per regolarle. Anche perché quelle divisioni hanno una natura diversa e richiedono strategie regolative diverse. Mi spiego con riferimento alle due principali divisioni emerse all'interno del Consiglio europeo.

La prima divisione riguarda i Paesi dell'Europa dell'est, e in particolare il blocco sovranista costituito dal gruppo di Visegrád (Ungheria, Polonia, Repubblica Ceca e Slovacchia), e il resto dell'Unione. Quei Paesi, anche se sono stati colpiti limitatamente dalla pandemia, hanno rivendicato una quota significativa dei fondi della "Recovery and Resilience Facility", hanno chiesto che non si tocchi la quota dei fondi strutturali del bilancio pluriennale finanziario (2021-2027) di cui sono i beneficiari e soprattutto hanno preteso che l'assegnazione delle risorse (sia ordinarie che straordinarie) sia svincolata dal rispetto (da parte dei beneficiari) dei principi dello stato di diritto (Art. 2 del Trattato dell'Ue).

— Continua a pagina 12

PANDEMIA E LIQUIDITÀ

**150 MILIARDI
IN FUGA VERSO
I PORTI SICURI
TEDESCHI**

di Marcello Minenna

Tra marzo e giugno 2020 circa 150 miliardi di euro hanno lasciato l'Italia durante il picco dell'emergenza pandemica, ma per dove? La ripertura dell'economia e la normalizzazione dell'emergenza sanitaria non hanno favorito il ritorno di questa liquidità. Il dato del saldo debitorio Target2 (T2) di Banca d'Italia ora è al record negativo assoluto di -536,2 miliardi, anche se il declino sembra essersi stabilizzato. Il saldo T2 rappresenta il debito/credito di una banca centrale nei confronti delle banche centrali nazionali (Bcn) dell'Eurosistema ed è una misura contabile aggregata dei flussi di liquidità da e verso l'estero. Non è un caso che il saldo T2 della Germania subisca da gennaio un forte incremento, di circa +183 miliardi portando il credito della Bundesbank verso le altre Bcn ai massimi.

— Continua a pag. 13

CASATI
www.casatiaste.it

Se volete vendere o proporre in asta le vostre collezioni di francobolli, monete ed orologi, siamo il vostro partner ideale!

Non esitate a consultarci contattando i nostri consulenti Luca Bernucci ed Alessandro Bonaconsa

Siamo a Monza in via G. Agnesi 5, tel 039.232.83.40, e-mail info@casatiaste.it

UNO SU QUATTRO RESTA CHIUSO

**Parchi a tema, l'effetto Covid
abbatte i ricavi del 65%**

Uno su cinque ma nel caso peggiore si può arrivare a uno su quattro. Sono i parchi tematici in Italia che causa Covid non hanno ancora riaperto. Del 230 in attività nel 2019 il 20% rischia di non riaprire o, più verosimilmente, la proprietà può decidere di passare la mano. **Nelli** — a pag. 11



Parchi a tema. La crisi si accosta

LETTERA AL RISPARMIATORE

**Equita diversifica l'attività
Spinta sull'investment banking**

Vittorio Carlini — a pag. 13



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 19 luglio 2020
Anno LXXVI - Numero 198 - € 1,20
Sant'Arsenio il Grande

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 - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo - Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo - Ciociaria Oggi €1,50
a Viterbo e prov.: Il Tempo - Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo - Corriere di Rieti €1,40 -
a Terni e prov.: Il Tempo - Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo - Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6190

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

LA VERITÀ TIFA MALE

«Non hanno più clienti? Allora cambino mestiere»
Scoppia la rivolta dei ristoratori contro la Castelli
La grillina - con partito al seguito - nega l'evidenza
e prova a tappare la bocca al *Tempo*. Non ci riuscirà



Il Tempo di Oshø
Euro-schiaffoni per Conte
Era meglio se stava a casa



Amata a pagina 5

DI FRANCESCO STORACE

«Questo lo dice lei». Ci è abituata Laura Castelli a negare l'evidenza. E in televisione la viceministra dell'economia è abituata ad azzuffarsi. Anzitutto con se stessa.



Attacco ai ristoratori



Una volta se la prende con un economista come l'ex ministro Padoa-Schioppa, poi è capace di infilarci i ristoratori che «devono cambiare mestiere». Ma se puoi smentire un giornale, è difficile farlo di fronte alla forza delle immagini (...)

segue a pagina 3

Autorità allo sbando
Manicomio anticorruzione
Così smontano l'Anac

a pagina 8

Facciamoci del male
Questo centrodestra
è il peggior nemico di se stesso

Bisignani a pagina 7

Giochi di potere
Il blitz di Pd e Cinque stelle
per incollarsi alla poltrona

Mazzoni a pagina 6

UN MARE DI REGOLAMENTI IGNORATI

Bagnanti e vu cumprà
Invasione senza regole
sulle spiagge del Lazio



Gobbi alle pagine 14 e 15

le più "CROCCATE" in Italia!
MAI
CROCCANTE
CROCCANTE
PIZZA
a le crocchi non stai nella pelle!

Il diario
di Maurizio Costanzo
Sono passati alcuni giorni dalla scomparsa del Maestro Ennio Morricone. Era romano, Ennio, anzi trasteverino. È bene, perciò, che l'iniziativa della Sindaca Raggi, cioè di intitolare l'intero Auditorium del Parco della Musica a Morricone, proceda positivamente. Se non fosse così, vorrei conoscere chi mai potrà dirsi contrario a intitolare il Parco della Musica al grande musicista scomparso. Se non viene intitolato il Parco della Musica a Morricone, come deciso all'unanimità dall'Assemblea Capitolina, apro una sottoscrizione al fine di verificare a chi sono intestati, a Roma, altri luoghi pubblici. Morricone rimane sempre Morricone.

SUSTENIUM
PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.
CREATINA
SUSTENIUM PLUS
L'INTEGRATORE ENERGIIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*FORTE: 5 ANNI NOVEMBRE 2020
GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON SONO UN MEDICAMENTO. COME SOSTITUTO DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SALUTE.

la **S** TORCIATA
Anniversario dell'assassino di Borsellino.
Bonafede si eclissi per 24 ore

LA NAZIONE

DOMENICA 19 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

I fondi per la Toscana

Sanità, tre miliardi e un rebus: che farne? Candidati a confronto

Ulivelli a pagina 12



L'ultimo pastore di San Rossore

Pascoli vietati «E io abatterò 1.200 pecore»

Mancini a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

Giorno delle tasse, è rivolta fiscale

Nonostante la crisi post Covid nessun rinvio delle scadenze: si paga da domani. I commercialisti pronti a scioperare. Il morbo rialza la testa in Europa. Il virologo: non è la seconda ondata. Ma tornano a riempirsi gli hotel per contagiati

SERVIZI
da p. 3 a p. 5

Il Pd, i 5 Stelle e le Regionali

Se il cemento di un'alleanza è la debolezza

Agnese Pini

E così, alla fine, pentastellati e democratici hanno trovato la sudata intesa, ma a caro prezzo e solo in una regione sulle sette che andranno al voto a settembre: la Liguria, con la controversa candidatura di Ferruccio Sansa e i relativi mal di pancia del ministro Di Maio, proprio nei giorni in cui ricorre tra l'altro l'esatto anniversario di una delle sue frasi più citate (e rinfacciate). «Mai col partito di Bibbiano», riferito al Pd, disse l'allora vice premier: era il 18 luglio 2019. Nei 367 giorni che ci separano da quella frase è successo come sappiamo di tutto, e cioè: con il partito di Bibbiano i 5 Stelle ci hanno fatto un Governo perennemente in bilico ma tuttora in carica e ben intenzionato a durare.

Continua a pagina 12

DURISSIMA TRATTATIVA A BRUXELLES SUI SOLDI DEL RECOVERY FUND L'IDEA: AIUTI LEGATI AI CONTROLLI SULLE RIFORME. L'ITALIA FA MURO



Giuseppe Conte, 55 anni e Angela Merkel, 66 anni

EUROPA GIÙ LA MASCHERA

Servizio a pagina 7

DALLE CITTÀ

Firenze

Palazzo Vecchio taglia le spese A rischio i lavori stradali

Ulivelli in Cronaca

Firenze

Omicidio Dolfi Tracce del killer sotto le unghie

Spano in Cronaca



La conversazione

All'interno il racconto di Marco Vichi



Scoperti tre punti di innesco, organo distrutto

Brucia la cattedrale Incendio doloso a Nantes

Serafini e Cardini alle pagine 8 e 9

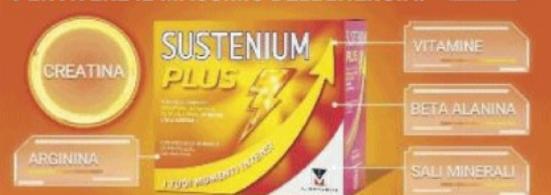


Massimo Boldi compie 75 anni: la mia vita? Felice

«Il virus mi ha cambiato Ma vi farò ridere ancora»

Degli Antoni alle pagine 18 e 19

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.



L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*FONTE: DATI IQVIA MARZO 2020

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





la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

L'Espresso

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 170

Domenica 19 luglio 2020

Oggi con L'Espresso

In Italia € 2,50

Editoriali

A questa Italia manca un Maramao

di Eugenio Scalfari

È ancora molto confuso e incerto l'esito del vertice di Bruxelles e quanto sta accadendo all'interno delle delegazioni dei singoli Paesi che vi partecipano. Ma questo non impedisce alcune considerazioni. L'Europa è geograficamente un continente, ma politicamente non lo è affatto, come abbiamo più volte scritto. Il documento di Ventotene, che fu inviato da Altiero Spinelli, nel 1944, al nucleo dirigente del continente cui apparteniamo, è rimasto del tutto inavaso. Sono passati parecchi anni da allora, ma l'Europa non ha compiuto un solo passo avanti e molti indietro rispetto alla confederazione che si era formata una settantina di anni fa. Siamo andati indietro e non avanti e il numero degli Stati confederati è aumentato e non già diminuito. Lo ricordiamo oggi perché il nostro numero continua ad aumentare anziché decrescere. Abbiamo raccontato sulla prima pagina di sabato di una "Italia all'angolo".

● continua a pagina 23

L'Europa rischia un salto all'indietro

di Maurizio Molinari

Europa divisa e Italia in difficoltà: il primo Consiglio dell'Ue celebrato a Bruxelles con i 27 leader nazionali in mascherina evidenzia più debolezze nel fronteggiare la convivenza con Covid 19 e la grave crisi che ha scaturito. A descrivere l'urgenza del momento in cui il Consiglio dell'Ue si svolge è la sua cornice: l'Europa si trova di fronte alla crisi economica più seria dal 1945 per l'impatto di una pandemia che ha gravemente indebolito tutti i Paesi membri causando, a livello globale, oltre mezzo milione di vittime, decine di milioni di disoccupati e trilioni di euro di ricchezza evaporati mentre il virus continua a crescere in molte regioni, anche dentro l'Ue, il vaccino non è stato trovato e dunque il rischio di nuove ondate di contagi non può essere escluso.

● continua a pagina 23

IL VERTICE UE DI BRUXELLES

Sul filo del rasoio

I 27 si spaccano sulla bozza che introduce il "super freno di emergenza" all'erogazione del Recovery Fund I "frugali" chiedono 155 miliardi di tagli ai fondi. Conte: "Così, accordo inaccettabile". Si tratta a oltranza

Il governo tira dritto sul Tax Day: "Sono 8,4 miliardi e ci servono"

Trattativa a oltranza al vertice di Bruxelles dove la spaccatura tra i 27 Paesi della Ue è sempre più evidente. Per l'Italia l'accordo proposto dai Paesi "frugali" di tagliare i fondi di 155 miliardi è «inaccettabile». E in attesa degli aiuti servono subito 20 miliardi.

di D'Argenio, Mastrobuoni e Petrini
● alle pagine 2, 3 e 4

Il retroscena

E il Premier minaccia "Intesa senza l'Olanda"

di Tommaso Ciriaco

«Va bene così, tanto inizio a carburare attorno alle due di notte...», scherza amaro Giuseppe Conte con lo staff, prima di tuffarsi nella cena del Consiglio. Su Bruxelles è già buio pesto. È sfinito, preoccupato. Si prepara alla seconda maratona notturna con la mascherina che spezza il fiato.

● a pagina 2

La storia



▲ L'incontro Sophia Loren con Peter Sellers nel 1960 durante un'anteprima de La miliardaria

Sellers pazzo di Sophia proibita

di Alberto Anile ● a pagina 26

Cosa Nostra

Messina Denaro e i segreti di una latitanza



Longform

● da pagina 37 a pagina 40

I verbali inediti su Borsellino

di Salvo Palazzolo con un commento di Attilio Bolzoni
● a pagina 13



Estate italiana



Alla ricerca del diritto alla leggerezza

di Catena Fiorello ● a pagina 24

In viaggio nelle vacanze da fermi

di Paolo Di Paolo ● a pagina 25

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/498121, Fax 06/49823923 - 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: publicita@amanzoni.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 3,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ



Fantascienza Isaac Asimov
Dalla passione per i robot alla Bibbia
ANTONIO MONDA - P. 21

Genesis Il chitarrista Steve Hackett
"Così tengo vivo il vecchio fuoco"
L'INTERVISTA DI LUCA DE GENNARO - P. 18



Moda Louboutin si racconta
"Mai cambierò le soles rosse"
L'INTERVISTA DI ALAIN ELKANN - P. 20



LA STAMPA



DOMENICA 19 LUGLIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.198 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, DDB-TO II www.lastampa.it GNN

OPERAZIONE PANETTONE È IN EDICOLA GLI STRATOPICI VIAGGI DI Geronimo Stilton

L'EDITORIALE

CONTROCANTO ALLE SIRENE SOVRANISTA

MASSIMO GIANNINI

La considerazione più saggia su questo tempo del fuoco e del ferro l'ha fatta Papa Francesco: peggio di questa crisi c'è solo il dramma di sprecarla. Vale per tutti, nel mondo. Vale soprattutto per noi europei, e forse ancora di più per noi italiani. Al vertice di Bruxelles rischiamo di sprecare la nostra grande occasione. Di sacrificare tutto ciò che di buono abbiamo costruito in questi anni difficili sull'altare degli "ismi" che da sempre minacciano la pace, intossicano la convivenza civile, fiaccano la crescita economica. Egoismi, nazionalismi, sovranismi, populismi.

Se il Grande Spreco non ci sarà, il merito principale sarà di Angela Merkel, che non può perdere l'occasione del semestre di presidenza tedesco. Nonostante il suo "andamento lento" e la sua algaia realpolitik, la Cancelliera resta l'unica vera leader mondiale all'altezza della fase. L'unica statista consapevole della posta in gioco, per l'Unione e il pianeta. I Ventisette hanno il dovere di trovare un compromesso, che permetta a ciascuno dei capi di stato e di governo dell'Unione di poter tornare a casa con il proprio "storytelling", ad uso e consumo (elettorale) delle rispettive opinioni pubbliche. Conte deve raccontare agli italiani che «è finalmente nato il Fondo per il Rilancio da 750 miliardi» (sorvolando sul fatto che per noi diminuisce la quota di contributi a fondo perduto e aumenta quella dei prestiti, e che una forma di controllo comunitario sull'impiego delle risorse ci sarà in ogni caso). Rutte deve raccontare agli olandesi che «non regaleremo soldi agli italiani o agli spagnoli, perché vigileremo noi sull'utilizzo degli aiuti» (sorvolando sul fatto che quella vigilanza non sarà esercitata con diritto di veto da ogni singolo stato sui piani di riforma di un altro, ma dovrà passare comunque dalla Commissione e poi dal Consiglio, a maggioranza qualificata).

CONTINUA A PAGINA 17

ROMA NON VUOLE CHE UN SOLO PAESE POSSA BLOCCARE GLI AIUTI EUROPEI. OGGI NUOVO ROUND

Conte alla guerra dei veti "Accordo senza l'Olanda"

Stallo sul Recovery Fund, il premier sfida Rutte: pronti a ricorrere alla Corte

Nulla di fatto nella seconda giornata di trattative sul Recovery Fund al Consiglio europeo. Al gruppo dei Paesi "frugal" non bastano i 50 miliardi di sussidi trasformati in prestiti come proposto dal presidente del Consiglio europeo, Charles Michel. Il premier Giuseppe Conte dice di essere pronto a chiedere all'Ue un accordo separato se l'Olanda non accetta il compromesso sugli aiuti. Il governo è anche disposto a ricorrere alla Corte Ue. - PP. 2-3

GLI SCENARI

PARLA ENRICO GIOVANNINI

"Il tempo del coraggio Ripartiamo dal verde"

ROBERTO GIOVANNINI

È il momento del coraggio. Quando l'Ue scrive che il Green New Deal è la strategia di crescita, non fa un discorso ambientalista. - P. 5

SOLDI REDISTRIBUITI PER BATTERE LA CRISI

Ue, la partita di giro che taglia la Ricerca

MARCO BRESOLIN

Quando la coperta è corta e nessuno vuole aggiungere lana, va deciso cosa proteggere e cosa lasciare scoperto. - P. 2

LA MEMORIA

CROCE AL MERITO PER SAMI MODIANO

L'ENERGIA CHE VINCE I MOSTRI

FLAVIA PERINA

Sami Modiano, tra gli ultimi superstiti viventi dell'orrore di Birkenau, ha ricevuto ieri da Sergio Mattarella la più alta onorificenza della nostra Repubblica, la Gran Croce al merito. Non è solo l'atto di omaggio a un novantenne e alla tragedia di cui fu protagonista, ma anche - forse soprattutto - l'inchino alla forza con cui una generazione cresciuta nel lutto e nella sofferenza seppe reagire ad avversità inconcepibili, ricostruire se stessa, farsi artefice di nuovi destini e infine diventare testimone di un messaggio essenziale per la democrazia.

CONTINUA A PAGINA 17

LA PANDEMIA

L'estate gonfia il virus e spaventa l'Italia



In centinaia a prendere il sole all'Idroscalo di Milano
MATTEO CORNER/ANSA
FEMIA E COSTANTE - PP. 6-7

L'allerta del governo continua a restare alta

CARLO BERTINI

Con i Balcani e la Catalogna in fiamme da Covid e diversi focolai che sono in giro per l'Italia, è chiaro che l'allerta nel governo sia alta. - P. 8

LA SCUOLA

Azzolina in difesa: lavoro sulla sicurezza



La ministra dell'Istruzione, Lucia Azzolina
ALBERTO GIARDINO/REPORTERS

Il ritorno a settembre è un sogno velleitario

DONATELLA DI CESARE

Chi ha avuto modo di entrare in questi giorni in un'aula universitaria sa bene che il ritorno all'istruzione a settembre è solo un proclama rincuorante e velleitario.

MARTIN ENGO A PAGINA 8

LA STORIA

L'Amore, i pattini e i suoi ineffabili misteri

ELENA STANCANELLI

Amore. Come in un romanzo di Patrick Modiano. Un appunto su un foglio bianco poggiato da qualche parte, prima di buttarsi da una finestra a Mosca. Una sola parola, ineffabile: Amore. Ekaterina Alexandrovskaya aveva vent'anni, una carriera da pattinatrice congelata contro la sua volontà, una russa che aveva gareggiato an-



Ekaterina Alexandrovskaya
CONTINUA A PAGINA 17

che per l'Australia. Che avrebbe potuto essere più grande se le cose avessero funzionato come dovevano. Quali cose? Forse anche l'amore. È un'ipotesi, potrebbe trattarsi di un grido lanciato contro qualcuno, un indice puntato. Oppure è solo un rimpianto. Ha scritto su un foglio quello che avrebbe dovuto esserci perché la sua vita vallesse la pena di essere vissuta.

Ricerca, il nostro futuro.

5X1000

FIRMA PER LA RICERCA SANITARIA
C.F. 97519070011

#sostienicandiolo

ISTITUTO DI CANCRO - IREC
Fondazione Piemontese per la Ricerca sul Cancro - ICRIS



Il Piccolo

Trieste

infrastrutture: finanziamenti milionari

Porto di Trieste, grazie all' Ue due progetti lanciati al futuro

Allo studio la fornitura di elettricità alle navi ormeggiate per abbattere le emissioni e la realizzazione del terminal ferroviario al posto dell' area a caldo della Ferriera

Diego D' Amelio / **trieste** Il **porto** di **Trieste** cresce e nei prossimi anni le proteste dei cittadini contro l' inquinamento rischiano di spostare il mirino dalla Ferriera di Servola alle navi all' ormeggio. L' Autorità portuale ha così cominciato a studiare il cold ironing: tecnicismo anglosassone che prevede l' elettrificazione delle banchine e il collegamento delle imbarcazioni a sistemi di alimentazione che non richiedano di tenere accesi 24 ore su 24 i generatori che danno energia alle tante funzioni che una nave deve garantire anche quando è ferma ai moli. Lo scalo triestino si è appena aggiudicato il progetto europeo "European flagship action for cold ironing in ports", il cui obiettivo è mettere in campo soluzioni capaci di abbattere l' inquinamento dei motori, grazie alla fornitura di elettricità in banchina. Questione di non poco conto, se l' Arpa stima che il 20% delle emissioni di polveri sottili e diossido di azoto a **Trieste** dipendono dalle navi che sostano in **porto** e in rada. Con durata biennale e un budget di circa 7,3 milioni di euro, di cui 800 mila destinati a **Trieste**, il progetto è cofinanziato al 50% da fondi europei e vede un partenariato composto da 16 scali di sette diversi Paesi Ue. **Trieste** potrà

procedere alla progettazione del cold ironing per Molo V, Piattaforma logistica e banchine di Monfalcone. Il quadro potrà così dirsi completo per tutti i terminal sotto la gestione dell' Autorità di sistema, dal momento che analoghi studi sono già stati realizzati per Molo VI, Molo Bersaglieri e Molo VII. L' Authority informa di essersi aggiudicata anche un secondo progetto europeo, anch' esso finanziato attraverso il programma comunitario Connecting Europe Facility. Si tratta in questo caso della proposta "Port of **Trieste**: railway terminal and Lng facility, dedicato alla realizzazione di studi nell' area della Piattaforma logistica, dove si giocherà la parte più importante dello sviluppo della portualità giuliana. Il progetto terminerà a maggio 2022 e avrà un budget totale di 6 milioni di euro, di cui 325 mila destinati all' Autorità portuale, grazie a un cofinanziamento Ue al 50%. Al centro degli approfondimenti ci sarà in questo caso la progettazione e la redazione della documentazione per la valutazione di impatto ambientale del nuovo terminal ferroviario, che sorgerà al posto dell' area a caldo della Ferriera e che sarà posto a servizio della Piattaforma logistica e del futuro sviluppo del Molo VIII. Oltre ad occuparsi di binari, l' iniziativa definirà la progettazione preliminare di un deposito di stoccaggio di gas liquido, con cui l' Autorità conta di creare un' infrastruttura che consentirà di fare il pieno di gpl ai tir in transito. Non mancherà infine il disegno dell' architettura di un sistema di scambio di dati elettronici tra il nuovo terminal ferroviario, la Piattaforma e il Port Community System, già in uso da parte dell' Autorità portuale per tenere monitorati tutti i traffici di terra e di mare. Per il presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino, «l' approvazione delle due proposte rappresenta la nostra affidabilità ed è un nuovo passo avanti in termini di finanziamenti che contribuiscono a stimolare la crescita e la competitività del nostro **porto**, apportando benefici dal punto di vista socioeconomico e ambientale». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti:Trieste vince 2 progetti Ue cofinanziati programma CEF

(ANSA) - TRIESTE, 18 LUG - Il porto di Trieste si è aggiudicato due nuovi progetti europei co-finanziati dal Programma CEF (Connecting Europe Facility). Il primo, RTALF - Port of Trieste: Railway Terminal And LNG Facility, ha come oggetto studi e progettazioni nell' area della Piattaforma Logistica; avrà un budget totale di circa 6 milioni di euro, di cui 326 mila per l' Authority. RTALF sarà co-finanziato al 50 per cento da fondi europei e terminerà a maggio 2022. Il secondo progetto, EALING - European flagship Action for coLd ironING in ports, ha un obiettivo green ed è focalizzato sull' elettrificazione delle banchine. Con durata biennale e un budget totale di circa 7,3 milioni di euro, di cui 800 mila per il porto di Trieste, il progetto è co-finanziato per metà da fondi europei e ha un ampio partenariato composto da 16 porti di 7 Paesi europei. Per il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino "l' approvazione delle due proposte rappresenta la nostra affidabilità ed è un nuovo passo avanti in termini di finanziamenti che contribuiscono a stimolare la crescita e la competitività del nostro porto, apportando notevoli benefici sia dal punto di vista socioeconomico che ambientale". (ANSA).



Il Nautilus

Trieste

IL PORTO DI TRIESTE SI AGGIUDICA DUE NUOVI PROGETTI EUROPEI COFINANZIATI DAL PROGRAMMA CEF

Trieste- Il porto di Trieste si è aggiudicato due nuovi progetti europei cofinanziati dal Programma CEF (Connecting Europe Facility). Il primo, denominato RTALF - Port of Trieste: Railway Terminal And LNG Facility, ha come oggetto alcuni studi e progettazioni nell' area della Piattaforma Logistica. Il progetto avrà un budget totale di circa 6 milioni di euro, di cui 326.500 euro per l' Authority. RTALF sarà co-finanziato al 50% da fondi europei e terminerà a maggio 2022. Tra le attività principali va annoverata la progettazione e redazione della documentazione per la valutazione di impatto ambientale del nuovo terminal ferroviario a servizio della Piattaforma Logistica. La progettazione preliminare di un deposito di stoccaggio di LNG in porto, nonché la definizione dell' architettura di un sistema di scambio dati elettronici tra il nuovo terminal ferroviario e il Port Community System dell' **Autorità di Sistema Portuale**. Il secondo progetto denominato EALING - European flagship Action for cold ironing in ports, ha invece un obiettivo green ed è focalizzato sull' elettrificazione delle banchine. Con durata biennale e un budget totale di circa 7,3 milioni di euro, di cui 800.000 per il porto di

Trieste, il progetto è co-finanziato al 50% da fondi europei e vede un ampio partenariato composto da 16 porti di 7 Paesi europei. Nell' ambito del progetto la priorità sarà quella di ridurre le emissioni dei motori nel porto. Lo scalo giuliano si occuperà di elaborare la progettazione del cold ironing per il Molo V, la Piattaforma Logistica e per le banchine del porto di Monfalcone. Questa tecnologia permetterà di alimentare le navi con corrente elettrica fornita da terra, mentre sono ferme in banchina. Grazie ad EALING si potranno completare dunque gli ultimi tasselli per la progettazione del cold ironing in tutti i terminal dei due scali dell' **Autorità di Sistema**, dopo aver realizzato analoghi studi per il Molo VI con il progetto TalkNET e per il Molo Bersaglieri e Molo VII grazie ai fondi dei progetti europei METRO e SUSPORT: segno che il porto di Trieste è sempre più votato ad una filosofia sostenibile. Per il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino: 'L' approvazione delle due proposte rappresenta la nostra affidabilità ed è un nuovo passo avanti in termini di finanziamenti che contribuiscono a stimolare la crescita e la competitività del nostro porto, apportando notevoli benefici sia dal punto di vista socioeconomico che ambientale'.



Trieste si aggiudica due nuovi progetti Ue

D'Agostino: l'approvazione delle due proposte rappresenta la nostra affidabilità

Vezio Benetti

TRIESTE Il porto di Trieste si è aggiudicato due nuovi progetti europei co-finanziati dal Programma Cef (Connecting Europe Facility). Il primo, denominato RTALF Port of Trieste: Railway Terminal And Lng Facility, ha come oggetto alcuni studi e progettazioni nell'area della Piattaforma Logistica. Il progetto avrà un budget totale di circa 6 milioni di euro, di cui 326.500 euro per l'Authority. RTALF sarà co-finanziato al 50% da fondi europei e terminerà a Maggio 2022. Tra le attività principali va annoverata la progettazione e redazione della documentazione per la valutazione di impatto ambientale del nuovo terminal ferroviario a servizio della Piattaforma Logistica. La progettazione preliminare di un deposito di stoccaggio di Lng in porto, nonché la definizione dell'architettura di un sistema di scambio dati elettronici tra il nuovo terminal ferroviario e il Port Community System dell'Autorità di Sistema portuale. Il secondo progetto denominato EALING European flagship Action for cold ironING in ports, ha invece un obiettivo green ed è focalizzato sull'elettificazione delle banchine. Con durata biennale e un budget totale di circa 7,3 milioni di euro, di cui 800.000 per il porto di Trieste, il progetto è co-finanziato al 50% da fondi europei e vede un ampio partenariato composto da 16 porti di 7 Paesi europei. Nell'ambito del progetto la priorità sarà quella di ridurre le emissioni dei motori nel porto. Lo scalo giuliano si occuperà di elaborare la progettazione del cold ironing per il Molo V, la Piattaforma Logistica e per le banchine del porto di Monfalcone. Questa tecnologia permetterà di alimentare le navi con corrente elettrica fornita da terra, mentre sono ferme in banchina. Grazie ad EALING si potranno completare dunque gli ultimi tasselli per la progettazione del cold ironing in tutti i terminal dei due scali dell'Autorità di Sistema, dopo aver realizzato analoghi studi per il Molo VI con il progetto TalkNET e per il molo Bersaglieri e Molo VII grazie ai fondi dei progetti europei Metro e Susport: segno che il porto di Trieste è sempre più votato ad una filosofia sostenibile. Per il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino: L'approvazione delle due proposte rappresenta la nostra affidabilità ed è un nuovo passo avanti in termini di finanziamenti che contribuiscono a stimolare la crescita e la competitività del nostro porto, apportando notevoli benefici sia dal punto di vista socioeconomico che ambientale.



Il porto di Trieste vince due progetti Ue da oltre 1,1 milioni di euro cofinanziati dal programma CEF

Trieste - Il porto di Trieste si è aggiudicato due nuovi progetti europei cofinanziati dal Programma CEF (Connecting Europe Facility). Il primo, denominato RTALF - Port of Trieste: Railway Terminal And LNG Facility , ha come oggetto alcuni studi e progettazioni nell' area della Piattaforma Logistica. Il progetto avrà un budget totale di circa 6 milioni di euro , di cui 326.500 euro per l' Authority . RTALF sarà co-finanziato al 50% da fondi europei e terminerà a maggio 2022. Tra le attività principali va annoverata la progettazione e redazione della documentazione per la valutazione di impatto ambientale del nuovo terminal ferroviario a servizio della Piattaforma Logistica. La progettazione preliminare di un deposito di stoccaggio di LNG in porto, nonché la definizione dell' architettura di un **sistema** di scambio dati elettronici tra il nuovo terminal ferroviario e il Port Community System dell' **Autorità** di **Sistema Portuale**. Il secondo progetto denominato EALING - European flagship Action for cold ironING in ports , ha invece un obiettivo green ed è focalizzato sull' elettrificazione delle banchine. Con durata biennale e un budget totale di circa 7,3 milioni di euro , di cui 800.000 per il porto di Trieste, il progetto è co-finanziato al 50% da fondi europei e vede un ampio partenariato composto da 16 porti di 7 Paesi europei. Nell' ambito del progetto la priorità sarà quella di ridurre le emissioni dei motori nel porto. Lo scalo giuliano si occuperà di elaborare la progettazione del cold ironing per il Molo V , la Piattaforma Logistica e per le banchine del porto di Monfalcone. Questa tecnologia permetterà di alimentare le navi con corrente elettrica fornita da terra, mentre sono ferme in banchina. Grazie ad EALING si potranno completare dunque gli ultimi tasselli per la progettazione del cold ironing in tutti i terminal dei due scali dell' **Autorità** di **Sistema**, dopo aver realizzato analoghi studi per il Molo VI con il progetto TalkNET e per il Molo Bersaglieri e Molo VII grazie ai fondi dei progetti europei METRO e SUSPORT . 'L' approvazione delle due proposte rappresenta la nostra affidabilità ed è un nuovo passo avanti in termini di finanziamenti che contribuiscono a stimolare la crescita e la competitività del nostro porto, apportando notevoli benefici sia dal punto di vista socioeconomico che ambientale', ha dichiarato il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino .



Il porto di Trieste vince due progetti Ue da oltre 1,1 milioni di euro cofinanziati dal programma CEF

18/07/2020 - Reuters



Trieste - Il porto di Trieste si è aggiudicato due nuovi progetti europei cofinanziati dal Programma CEF (Connecting Europe Facility). Il primo, denominato **RTALF - Port of Trieste: Railway Terminal And LNG Facility**, ha come oggetto alcuni studi e progettazioni nell' area della Piattaforma Logistica. Il progetto avrà un budget totale di circa **6 milioni di euro**, di cui **326.500 euro** per l' Authority. RTALF sarà co-finanziato al 50% da fondi europei e terminerà a maggio 2022.

Iscriviti alla newsletter

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

Shipping Italy

Trieste

I porti di Trieste e Venezia fanno il pieno di progetti europei Cef

Il **porto** di **Trieste** si è aggiudicato due nuovi progetti europei co-finanziati dal Programma CEF (Connecting Europe Facility). Il primo, denominato RTALF - Port of **Trieste**: Railway Terminal And LNG Facility, ha come oggetto alcuni studi e progettazioni nell' area della Piattaforma Logistica. Il progetto avrà un budget totale di circa 6 milioni di euro, di cui 326.500 euro per l' Authority. RTALF sarà co-finanziato al 50% da fondi europei e terminerà a maggio 2022. Tra le attività principali va annoverata la progettazione e redazione della documentazione per la valutazione di impatto ambientale del nuovo terminal ferroviario a servizio della Piattaforma Logistica. La progettazione preliminare di un deposito di stoccaggio di Gnl in **porto**, nonché la definizione dell' architettura di un sistema di scambio dati elettronici tra il nuovo terminal ferroviario e il Port Community System dell' Autorità di Sistema Portuale. Il secondo progetto denominato EALING - European flagship Action for cold ironING in ports, ha invece un obiettivo green ed è focalizzato sull' elettrificazione delle banchine. Con durata biennale e un budget totale di circa 7,3 milioni di euro, di cui 800mila per il **porto** di **Trieste**, il progetto è co-finanziato al 50% da fondi europei e vede un ampio partenariato composto da 16 porti di 7 Paesi europei. Nell' ambito del progetto la priorità sarà quella di ridurre le emissioni dei motori nel **porto**. Lo scalo giuliano si occuperà di elaborare la progettazione del cold ironing per il Molo V, la Piattaforma Logistica e per le banchine del **porto** di Monfalcone. Questa tecnologia permetterà di alimentare le navi con corrente elettrica fornita da terra, mentre sono ferme in banchina. Grazie ad EALING si potranno completare dunque gli ultimi tasselli per la progettazione del cold ironing in tutti i terminal dei due scali dell' Autorità di Sistema, dopo aver realizzato analoghi studi per il Molo VI con il progetto TalkNET e per il Molo Bersaglieri e Molo VII grazie ai fondi dei progetti europei METRO e SUSPORT: segno che il **porto** di **Trieste** è sempre più votato ad una filosofia sostenibile. Anche al **porto** di Venezia sono stati approvati due progetti inclusi nel programma Cef. Si tratta di Channeling the Green Deal for Venice e Ealing (lo stesso di **Trieste**) per i quali saranno destinati 4,35 milioni di euro (3,5 milioni di euro + 850 mila euro). Si tratta della quota più alta tra quelle previste per i porti italiani.



Il Piccolo

Trieste

La cura del ferro

Uno dei tre gioielli di **Trieste** (gli altri due Miramare e il Museo ferroviario) è ormai fermo da quattro anni. La Transalpina ha richiesto sei anni per essere riattivata. La triste vicenda del Tram de Opicina induce a una riflessione sull'approccio degli amministratori alla promozione della mobilità sostenibile a misura di pedone, nell'interesse dei turisti e dei cittadini. La cura del ferro si è rivelata decisiva per la rinascita del **Porto** di **Trieste** grazie alla lungimiranza di Zeno D'Agostino che è riuscito a sfruttare al meglio le infrastrutture ferroviarie esistenti, trascurate invece dalla stanca gestione Monassi. Al contrario, la cura del ferro è fuori dall'orizzonte culturale del Sindaco di **Trieste** che limita alla sola automobile la soluzione della mobilità, trascurando treni e tram: non ama la rotaia. Ora anche il nostro primo cittadino dovrebbe comprendere che senza la piena efficienza della rotaia è compromessa sia la logistica per le merci che la mobilità sostenibile per i viaggiatori. I motivi non sono solo economici ma investono soprattutto la salvaguardia ambientale e la sicurezza. Il disinteresse per il Tram di Opicina diventa emblematico della scarsa attenzione all'integrazione dei trasporti, attraverso la cura del ferro, che è fondamentale per una città vivibile. Ma non è un caso unico: disinteresse per il progetto Stream con conseguente contenzioso milionario con l'Ansaldo a carico del Comune; disinteresse per la Metropolitana leggera già finanziata dalla giunta Illy; disinteresse per il Tramway realizzato da Cosolini. In definitiva, la cura del ferro, attraverso la piena utilizzazione di tram e treno, è l'ultimo dei pensieri del nostro Sindaco. A pagarne le spese sono turisti e cittadini che aspettano da anni, insieme con il Tram di Opicina, un trasporto pubblico integrato basato su treni degni di una città europea. L'obiettivo di una moderna mobilità richiede uno scatto d'orgoglio come quello dimostrato da D'Agostino per la logistica. «Se quattro anni vi sembran pochi...». Luigi Bianchi presidente Camminatrieste



Venezia Today

Venezia

L' allarme di Confindustria: «Le compagnie di navigazione tornino a Venezia»

Secondo gli operatori economici, le attuali limitazioni di servizio impediscono al Porto di Venezia di riacquisire competitività

«Le Compagnie di navigazione tornino a Venezia»: è la richiesta degli operatori economici, impegnati nella complessa fase di ripresa a seguito della pandemia. Per tornare a spedire e ricevere le merci a Venezia, con transitive migliori e a costi competitivi, secondo gli esperti serve un potenziamento della frequenza dei servizi di linea porta container e investire per mettere "in acqua" servizi offerti tramite shuttle o feeder, che colleghino con maggior frequenza i porti cosiddetti hub, quali ad esempio Malta, Pireo, Damietta, Port Said. «È inoltre necessario un aumento della disponibilità complessiva di stiva, per soddisfare le esigenze del Nord Est, di parte della Lombardia, dell' Emilia Romagna e del Trentino Alto Adige. Strategico, infine, il ripristino dell' unico servizio diretto che transitava per il Porto Commerciale di Venezia e che è stato soppresso dallo scorso mese di maggio - spiegano gli operatori economici -. Le attuali limitazioni di servizio impediscono al Porto di Venezia di riacquisire quella competitività che oggi serve al sistema economico veneto. Le merci che non scalano a Venezia vengono dirottate sui porti tirrenici, che spesso non sono in grado di assorbire tutto il traffico su gomma.

Basti pensare alle arterie autostradali che collegano il porto di Genova, spesso congestionate o inefficienti a causa della presenza di cantieri». «Venezia, per natura, è crocevia - dice il presidente di Confindustria Venezia area metropolitana di Venezia e Rovigo, Vincenzo Marinese -. La sua collocazione, il suo sistema produttivo e infrastrutturale la rendono attrattiva per tutto il mondo. L' allarme non può rimanere inascoltato. È un monito che riguarda quasi la totalità delle regioni del nord, che basano il proprio pil sull' export. In questo momento dobbiamo riprenderci la produttività che abbiamo perso, per salvaguardare i posti di lavoro e ridurre il rapporto deficit-Pil». Confindustria ha avviato alcuni progetti incentrati sulla capacità di attrarre investimenti e di riportare «a casa» le aziende. «In questa fase non è ammissibile che il Governo non ci sostenga - aggiunge Marinese -. Ogni perdita di tempo sarà difficilmente comprensibile. Il mancato decisionismo di questi anni, infatti, ha determinato questo risultato».

Attualità

L'allarme di Confindustria: «Le compagnie di navigazione tornino a Venezia»

Secondo gli operatori economici, le attuali limitazioni di servizio impediscono al Porto di Venezia di riacquisire competitività

La Redazione

Le più letti di oggi

1. Torna nella categoria di 2000 un ex calciatore...
2. Renzi di fronte al tribunale per un caso...
3. Ripartono Carlo, Sarah e...
4. Morte, prescrizione e...

APPUNTAMENTI

Qualità e competitività per il Porto di Venezia

Porto Strategico

«Venezia, per natura, è crocevia»

Confindustria ha avviato alcuni progetti incentrati sulla capacità di attrarre investimenti e di riportare «a casa» le aziende. «In questa fase non è

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Spiagge libere senza toilette, bagni chimici solo nel posteggio

L' Authority non sanifica i gabinetti come invece accade nel parcheggio del traghetto Gli stabilimenti privati confinanti bloccano per norme Covid l' ingresso dei bagnanti

Arianna Codato / SAVONA Sarà un' altra domenica incandescente sulle spiagge libere di Savona con le normative anti-covid che costringono a contingentare gli accessi e per la mancanza di servizi igienici. Nonostante le richieste sia da parte degli stabilimenti balneari sia dal sindaco Ilaria Caprioglio, per il grave rischio di emergenza sanitaria, l' **Autorità di sistema portuale** ha dato recentemente un ulteriore diniego per l' installazione dei bagni chimici, solitamente posizionati al Prolungamento e a Zinola. Impossibile per **Autorità Portuale** garantire la disinfezione continua prevista dai protocolli sanitari come realizzato invece da Savona Terminal per i bagni chimici installati nel parcheggio sotto al Pria mar per i passeggeri in attesa dei traghetti che partono ogni venerdì per Tangeri. Negli ultimi fine settimana molti savonesi hanno protestato per questa mancanza che, inevitabilmente, provoca enormi disagi ai frequentatori della spiaggia libera, circa seimila i posti disponibili lungo il litorale, e in particolare per i giardini del Prolungamento e del fronte mare di Zinola diventati in parte latrine a cielo aperto. Il problema principale è per i titolari degli stabilimenti confinanti alle libere che, da ordinanza e proprio per le normative in vigore, non potrebbero consentire l' accesso libero alla struttura e quindi nemmeno l' uso dei servizi igienici, che non sono pubblici ma di una privata attività. Proprio per questo all' ingresso dei Bagni Savona al Prolungamento il titolare si è visto costretto ad esporre un cartello dove viene spiegato che a causa delle normative sanitarie non è possibile usufruire delle toilette se non per i clienti del bar o dello stabilimento. «I colleghi che confinano con le libere di Savona quest' anno sono in grossa difficoltà - spiega Enrico Schiappapietra, presidente regionale del Sindacato Balneari o negli stabilimenti vige l' accesso limitato per garantire gli spazi e, soprattutto, dobbiamo avere la tracciabilità delle persone che frequentano la spiaggia. Contatti che si sono dimostrati fondamentali come nel caso del contagio avvenuto a Savona di 18 persone che hanno cenato insieme. Se però dalla libera le persone entrano ed escono in continuazione non possiamo garantire questi protocolli». Il problema della sanificazione dei bagni chimici è stato superato da Comune, Ata e Terminal Auto spa all' interno di accordo per gestire l' afflusso dei passeggeri che il giovedì sera arrivano in prossimità del porto di Savona per imbarcarsi la mattina dopo sul traghetto per Tangeri. Dal nove luglio ogni giovedì viene riservata un' area di sosta all' interno del parcheggio gestito da Ata sotto la fortezza del Pria mar per ospitare le auto dei passeggeri in transito, evitando l' intasamento delle strade vicine con soste vietate, e sono stati installati per questo, sempre all' interno del parcheggio, due bagni chimici. Una ditta, incaricata si occupa della sanificazione degli stessi nelle giornate di accesso.



Negli ultimi anni la costa savonese ha subito gravi danni

Una diga soffolta per proteggere il litorale di Vado dall'erosione

Il Provveditorato alle Opere pubbliche ha autorizzato la Port Authority ad avviare il bando di gara. Il cantiere dovrebbe partire in autunno

ANTONIO AMODIO VADO LIGURE Più vicina la realizzazione delle opere a difesa della costa di Vado Ligure, tanto attese in questi mesi per il fenomeno dell'erosione e per la protezione del litorale e dell'Aurelia in caso di mareggiate. Venerdì il Provveditorato interregionale delle opere pubbliche ha trasmesso al Comune di Vado e all'**Autorità** di **Sistema** della Liguria Occidentale, l'avvenuta intesa tra Stato e Regione che consente di dare il via ai cantieri. Si tratta di realizzare un pennello, o diga soffolta in prossimità del Rio Valletta e una protezione per salvaguardare i bagni Karibu e la spiaggia libera attrezzata in caso di onde anomale e di mareggiate. Le opere sono a carico dell'**Autorità** di **Sistema** che ora potrà avviare le procedure per assegnare i lavori e far partire il cantiere. Si pensa entro l'autunno. Molte erano state le sollecitazioni venute dall'amministrazione Giuliano nella fase dopo il lockdown per smuovere la burocrazia che bloccava la realizzazione delle dighe soffolte. Per questo il vicesindaco Fabio Gilardi non ha nascosto la sua soddisfazione per essere finalmente arrivati in vista del traguardo. «L'erosione delle spiagge e soprattutto le ultime mareggiate ci avevano notevolmente preoccupato facendoci temere scenari anche catastrofici per il futuro. Siamo quindi sollevati dalla lettera che ci è pervenuta in queste ore dal Provveditorato per le opere pubbliche. Sulla tempistica il vicesindaco ha commentato: «A questo punto confidiamo possa essere il prima possibile, anche se ormai non potrà essere certo per la stagione estiva in corso». Il numero due dell'amministrazione Giuliano ha poi auspicato: «E' assolutamente necessario che entro l'anno sia tutto fatto, anche perché con l'arrivo della stagione autunnale e invernale non possiamo escludere che nuovi eventi atmosferici interessino le nostre coste e a quel punto dobbiamo essere protetti e preparati». - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

In Liguria scadono a fine anno Signorini e Roncallo. Musolino da Venezia potrebbe finire a Roma. In bilico Corsini e Spirito

Dal porto di Genova a Civitavecchia E' partito il toto -nomine dei presidenti

Simone Gallotti / GENOVA »ancora presto, ma non troppo. Sui tavoli di chi gestisce la politica portuale c' È un mazzo di carte con le facce di tutti i presidenti dei porti italiani e da qualche settimana il gioco più praticato È quello di scartare alcune figure per inserirne delle nuove. Quasi tutte la Authority scadranno a fine anno e la corsa alla presidenza È già cominciata; al momento È il Pd a trovarsi in vantaggio. Merito della ministra Paola De Micheli che, se il governo arriverà a dicembre, potrebbe dare le carte. IL CASO GENOVA Negli angoli bui di Palazzo Ducale, martedì scorso, mentre andava in scena il forum Ambrosetti, non si parlava che del futuro di Paolo Signorini. L' ipotesi di un ritorno a sinistra del porto È quella su cui scommettono in molti, anche se con scenari complicati. Un Dem a palazzo San Giorgio ci può arrivare attraverso le lotte locali in vista delle prossime elezioni regionali. Giochi di equilibri - a sinistra - sconvolti o accelerati dalla candidatura di Ferruccio Sansa. Il risultato, se dovesse essere riconfermato Giovanni Toti, potrebbe portare ad un gesto di cortesia politica con il via libera ad un tecnico di area centrosinistra. In questo quadro spunta il nome di Zeno D' Agostino, l' uomo che ha rilanciato Trieste. L' alternativa, che però piace più dalle parti del Comune di Genova, È Mario Sommariva, segretario generale del porto giuliano, nato e cresciuto sotto la Lanterna. La coppia di ferro non si muoverà però da Trieste, come può confermare il Secolo XIX. La scelta puramente politica È invece più difficile e presuppone un atto d' imperio del governo. La riforma consente alla ministra di agire senza il consenso del presidente della Regione, ma ci sono due casi che lo staff di Toti sta studiando attenta mente. A Gioia Tauro la De Micheli ha annunciato la nomina di un nuovo presidente, che però non pare abbia il gradimento della governatrice Santelli. E così il nome È ancora nei cassetti. Il ritardo pare dovuto anche al passaggio all' Anac, ma rimane assente l' intesa con il territorio. E poi quello che È successo a Pino Musolino a Venezia, dove i rappresentanti nel board portuale di Comune e Regione hanno bloccato il bilancio e scatenato la guerra sui moli, È l' altro scenario che potrebbe dover affrontare un presidente non gradito a Toti. Ecco perché in fondo, sussurravano negli stessi angoli bui, «Signorini veleggia in acque agitate, ma come si potrebbe giustificare un siluramento per motivi di mero calcolo politico?». Certo il presidente ha ancora due bombe da disinnescare: la fusione Psa-Sech (rimandata a mercoledì) e la Culmv. Se dovesse inciampare, sul taccuino del centrodestra c' È un nome pesante: Pasqualino Monti, l' uomo che ha preso Palermo e l' ha portato a competere con i grandi porti mediterranei. GIRI DI VALZER Alla Spezia, confermano voci romane, Carla Roncallo È in discussione, se poi il Pd dovesse conquistare Genova, sarebbe quasi certamente in partenza. Rischiano grosso Corsini (Livorno), Di Majo (Roma/Civitavecchia) Annunziata (Catania) e Spirito (Napoli). Confermati Prete (Taranto), Patroni Griffi (Bari) e Giampieri (Ancona). Musolino da Venezia potrebbe finire a Civitavecchia, mentre Rossi (Ravenna) se la giocherà sino all' ultimo.



L' intervista

Signorini "L' Europa può garantire i fondi per la nuova diga"

Il semestre più duro nella storia del porto di Genova è alle spalle e luglio sta mostrando i primi timidi segnali di ripresa. L' inversione di rotta dovrebbe proseguire anche ad agosto e a settembre, sia sulle merci, sia sui passeggeri, con i traghetti già in movimento e le crociere pronte a ripartire. Poi ad ottobre si giocherà la partita vera, sperando che il virus non rialzi la testa. Paolo Signorini, presidente dell' **autorità di sistema** che unisce gli scali di Genova e Savona, guarda alle prossime sfide, individuando nella nuova diga foranea il vero elemento su cui impostare la crescita. **Presidente, ma il peggio è davvero passato?** «Lo speriamo tutti. Dopo un primo bimestre dell' anno positivo abbiamo vissuto un periodo terribile, a marzo abbiamo perso il 5%, nei tre mesi successivi il 30 sulla movimentazione delle merci. A luglio si avverte una ripresa, speriamo continui così, ma stiamo in campana. La Cina, che è la nostra principale area import, sta dando buoni segnali. Al contrario è durissima con gli Stati, che è la nostra prima area export. Con l' autunno sapremo davvero se ci si potrà considerare fuori dal tunnel». Dopo Ferragosto, intanto, potrebbero ripartire le crociere... «Sì, il protocollo messo a punto con il ministero dei Trasporti da Costa e Msc è molto importante. Queste compagnie hanno dato prova di grande resilienza e stanno traguardando il prodotto del futuro». **In che senso?** «Con il protocollo ci stanno dicendo che le crociere sono sicure di fronte a un emergenza come quella del Covid. Ma vale per qualsiasi altra emergenza. E questo fa compiere un salto in avanti non solo alle navi che mettono a disposizione equipie mediche di bordo e protocolli rigidissimi, ma anche ai porti. Si sono messe a punto procedure sanitarie che consentono di intervenire con rapidità. Pensate a un passeggero che arriva dall' estero e che si imbarca. Tutti i passaggi che precedono questo atto sono garantiti da un protocollo che tiene monitorato ogni momento del viaggio. È un esempio che ha valore anche per il futuro e, come dicevo prima, non solo per il Covid». Avete dato il via libera tecnico per l' attracco delle navi a Calata Bettolo fino a 290 metri di lunghezza. È un passaggio che si attendava da tempo. «Si spendono dei soldi pubblici, bisogna dare delle risposte. Vale anche per i privati, ovviamente, ma in questo caso il tema di Calata Bettolo è in discussione da tanti anni. Quando vedremo il primo container daremo una risposta importante. E non sarà soltanto il porto a darla, grazie a un accordo con un operatore primario come Msc, ma anche per la città. Abbiamo visto le simulazioni dell' attracco in videoconferenza di navi dalle dimensioni già significative. Andremo sicuramente a crescere più avanti. Ecco perché diventa ancora più urgente disporre di infrastrutture adeguate». La diga? «Certo, la nuova diga foranea è fondamentale per un porto che vuole crescere anche con navi più grandi che devono muoversi in sicurezza all' interno dello scalo. Come spesso accade, il pubblico ha fatto da apripista per sottolineare l' importanza di questo progetto».



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Adesso alcuni terminalisti ne sottolineano a più riprese la necessità che possono toccare con mano ogni giorno».

Che cosa intende dire? «Chiedono di tagliare spigoli, di fare i dragaggi. E guardate che c'è grandissimo interesse anche sul fronte delle Riparazioni Navali, da questo punto di vista. Il transito delle merci e la necessità di intervenire con le riparazioni si uniscono nel sostegno di questo progetto. Porto commerciale e porto industriale insieme, come d'altra parte è nella natura del nostro scalo, davvero unico per la sua offerta al mercato». **Il progetto costa più di un miliardo di euro. La ministra De Micheli ne ha sottolineato l'importanza inserendolo fra i progetti da sostenere. Alcuni parlano di un modello Genova per la diga, di una legge speciale, di un commissario. Che ne pensa?**

«Che il tema sia diventato patrimonio condiviso mi rallegra. L'authority lo sta dicendo da anni, con i presidenti che mi hanno preceduto. Io ho portato avanti il lavoro e lanciato la progettazione. Servono i soldi, è vero. Ma confido negli interventi del piano next generation. Se si presenta un solido progetto di fattibilità le istituzioni europee saranno pronte a sostenerci con fondi adeguati». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti, primi segnali di ripresa Traffico container in crescita

La Spezia e Marina di Carrara, il matrimonio funziona: patto per lo sviluppo, il primo in Italia

di Franco Antola LA SPEZIA I porti tentano di uscire faticosamente dall'emergenza covid, cercando di recuperare traffici dopo il lockdown. Sulle possibilità di un' effettiva ripartenza pesano le incognite delle rotte orientali e di un mercato globale colpito dalla pandemia, ma da Spezia arriva qualche spiraglio. Il presidente degli spedizionieri Alessandro Laghezza lo ha definito un mini rimbalzo che potrebbe consolidarsi il mese prossimo. Segnali deboli, ma che inducono a un po' di ottimismo.

Per La Spezia, sul fronte container, luglio si profila ancora con un segno negativo, dell' ordine del -20% rispetto allo stesso mese 2019 ma con un recupero di oltre il 10% rispetto a maggio-giugno. Segni che fanno ben sperare. Il sistema portuale, che comprende oltre La Spezia anche Marina di Carrara, però non rinuncia a scommettere sulla crescita. È di ieri la notizia che la giunta della Liguria, su proposta dell' assessore ai Porti e alla Logistica Andrea Baveduti, ha approvato il cosiddetto Documento di pianificazione strategica di sistema dei due scali, primo caso in Italia dopo l' introduzione di questo livello di programmazione con il «correttivo» alla riforma delle Autorità portuali. Al di là della sigla piuttosto criptica, il Dpss è lo strumento che dovrà disciplinare lo sviluppo del sistema portuale, individuando le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali (il cosiddetto ultimo miglio) su strada e ferrovia. Tra gli obiettivi definiti per La Spezia, c' è la progressiva riduzione delle funzioni portuali ormai residuali (come le rinfuse secche) e l' individuazione del core business nel traffico di teu (contenitori), il miglioramento degli accessi (le connessioni ferroviarie, per le quali La Spezia è ai primi posti in Italia) e l' integrazione col retroporto di Santo Stefano Magra in chiave di logistica smart. L' approvazione del Documento, come sottolinea l' assessore Baveduti, ha richiesto solo un anno nonostante il caso di Spezia fosse complesso, trattandosi di una Autorità di sistema portuale interregionale, e questo ha comportato non solo la sinergia col Ministero delle Infrastrutture ma anche con la Regione Toscana. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Rumori molesti, il Comune mette la sordina

Porto, stazione e movida: lanciata la manifestazione d'interesse per il nuovo piano di classificazione e per progettare interventi di mitigazione

LA SPEZIA Ci sono quelli prodotti dai lavori portuali, sui quali la Procura ha aperto un'indagine per stabilire eventuali responsabilità; quelli della stazione ferroviaria, e anche quelli generati dalla movida molesta e fracassona. Così, il Comune della Spezia va a 'caccia' dei rumori molesti con l'obiettivo di silenziarli. È di pochi giorni fa la determina con cui Palazzo civico ha lanciato la manifestazione di interesse per individuare il professionista che sarà chiamato a elaborare non solo un nuovo piano di classificazione, ma anche un piano di risanamento acustico con gli interventi necessari a mitigare le sorgenti causa dei disagi. Un'attività, quella per la quale il Comune ha stanziato 50mila euro nei bilanci del biennio 2020-2021, che prende le mosse non solo dall'esigenza di rinnovare un piano dei rumori ormai datato - risale infatti al 2000 - ma anche dalla necessità di far fronte alle nuove problematiche emerse nel recente passato. Così, la nuova classificazione acustica non potrà fare a meno di analizzare uno dei temi più caldi dell'ultimo anno, ovvero quello legato ai rumori generati dalle attività portuali. Le misurazioni effettuate lo scorso anno da Arpal, con i rilievi eseguiti direttamente nelle abitazioni di viale San Bartolomeo, furono fin troppo chiare: i tecnici dell'Agenzia avevano evidenziato che «l'infrastruttura portuale da sola potenzialmente potrebbe collocarsi intorno a eventuali limiti di legge», e che la movimentazione dei treni «da sola rispetta i limiti di legge», ma soprattutto che «l'infrastruttura stradale da sola supera i limiti di legge», e che «l'insieme dei contributi di queste infrastrutture supera il valore limite di legge più alto attualmente previsto». Dati che avevano spinto già allora il tavolo tecnico sul rumore portuale insediato a Palazzo civico a individuare interventi idonei. Il **porto** non sarà tuttavia l'unica sorgente 'molesta' che sarà analizzata dal professionista incaricato dal Comune: nel mirino è finita anche la movida rumorosa, quella che spesso ha portato a segnalazioni e denunce di residenti esasperati. Un problema già noto a Palazzo civico, che già tempo fa aveva demandato alla Polizia municipale il compito di verificare con analizzatori fonometrici il rumore proveniente dalle vie del centro. Il risultato? Un «costante superamento dei limiti di legge per quanto riguarda Galleria Goito, superamento da imputare di giorno al traffico veicolare, e di sera alla cospicua presenza di persone nell'area pedonale. La rumo». Un piano di zonizzazione acustica che dovrà investigare anche i rumori prodotti dal traffico ferroviario. Un tema, quello delle emissioni sonore prodotte durante la notte dalla stazione centrale cittadina, certificato anche dalle verifiche effettuate dal comando di polizia municipale nel novembre dello scorso anno, in salita dei Vicci e in via Sabotino, che avevano fatto emergere una «rumorosità costante sopra i 60 decibel. Si può ragionevolmente ipotizzare - si legge nella relazione - che «la rumorosità riscontrata immetta in ambiente abitativo una rumorosità tale da poter essere ritenuta disturbante, anche in considerazione dell'orario notturno». L'incarico sarà affidato già nelle prossime settimane. «Con questo piano - spiega l'assessore all'ambiente, Kristopher Casati - ci poniamo l'obiettivo ambientale di individuare le sorgenti sonore esistenti che creano maggiori criticità alla nostra comunità: una volta individuate potremmo finalmente intervenire per mitigarle. Il piano ci permetterà inoltre di suddividere il nostro territorio comunale in aree acusticamente omogenee. Un altro obiettivo da trarre dal nuovo piano è la prevenzione di quelle zone acusticamente non



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

inquinata; sarà anche uno strumento di pianificazione dello sviluppo urbanistico della città. È indubbio che negli ultimi anni la città sia cambiata: è sempre più vivace, mentre l'espansione e l'incremento dell'attività portuale hanno contribuito all'inquinamento acustico. Grazie alla zonizzazione acustica potremmo fissare i limiti delle sorgenti sonore. Vogliamo davvero migliorare la qualità della vita dei cittadini». Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

La Spezia

La Spezia, approvato il Documento strategico

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema del Mar Ligure Orientale, che riguarda i porti della Spezia e di Marina di Carrara, È il primo ad essere approvato in Italia dopo la riforma delle autorità portuali. L' ok È arrivato ieri in giunta regionale. «Siamo stati i pionieri di una pianificazione strategica innovativa - ha commentato l' assessore ai porti della Regione Liguria Andrea Benveduti -. Va sottolineato che il caso della Spezia era anche più complesso, trattandosi di una Ad SP interregionale». Tra gli obiettivi del documento la definizione di sviluppo e contenuti sistemici di pianificazione, l' individuazione delle aree destinate a porto e retro porto, l' interazione porto città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio. Per quel che riguarda La Spezia previste tra le altre cose l' individuazione del core business portuale nel traffico di teu e il miglioramento dell' accessibilità di ultimo miglio, sotto l' aspetto delle connessioni ferroviarie, oltre all' integrazione col retroporto di Santo Stefano Magra. «Siamo soddisfatti del risultato raggiunto, perché crediamo nella forza della pianificazione», ha commentato la presidente Carla Roncallo.



Porto della Spezia : via al documento di pianificazione

È stato approvato in giunta regionale, su proposta dell' assessore ai Porti e alla Logistica Andrea Benveduti - il Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema** (DPSS) del Mar Ligure Orientale, il primo in Italia dopo l' introduzione di questo livello di piano a seguito del «Correttivo» alla riforma delle **Autorità** Portuali. «Il DPSS dei porti della Spezia e di Marina di Carrara è il primo esempio italiano, siamo stati i pionieri di una pianificazione strategica innovativa, e se consideriamo che l' AdSP ha trasmesso lo schema di piano a fine luglio 2019, l' approvazione finale è arrivata entro un anno, segno di un lavoro efficace e spedito di istruttoria e procedura. Va sottolineato che il caso della Spezia era anche più complesso, trattandosi di una AdSP interregionale, e questo ha comportato non solo il doveroso rapporto col Ministero delle Infrastrutture, che esercita vigilanza e ASSESSORE Benveduti controllo sulle **Autorità** Portuali, ma anche con Regione Toscana, in un' ottica di leale e fattiva collaborazione tra amministrazioni», ha commentato Benveduti. Il DPSS definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle **Autorità** di **sistema** portuale, individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro -portuali, le aree di interazione porto -città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del **sistema** e gli attraversamenti del centro urbano. Tra gli obiettivi principali definiti per il porto della Spezia la progressiva riduzione delle funzioni portuali ormai residuali (es. rinfuse secche) e l' individuazione del core business portuale nel traffico di TEU, il miglioramento dell' accessibilità di primo/ultimo miglio (in particolare sotto l' aspetto delle connessioni ferroviarie, per le quali La Spezia è ai primi posti in Italia), l' integrazione col retroporto di S. Stefano Magra in chiave di logistica smart ed integrata. «Il principale obiettivo strategico consiste nell' attuazione delle previsioni di realizzazione di incremento degli spazi commerciali già contenute nel vigente Piano Regolatore Portuale. La Regione, in accordo con Regione Toscana e MIT, ha fornito raccomandazioni precise per la successiva fase di redazione del nuovo Piano Regolatore, che dovrà tenere conto di azioni richieste in termini di sostenibilità ambientale, introduzione di fonti di alimentazione alternative (in particolare del Gas Naturale Liquefatto), compatibilizzazione delle relazioni tra porto ed ambito urbano».

OPERAZIONE DEI CARABINIERI Squisita marijuana per 4 milioni e mezzo di euro: **Coltivava la droga come Escobar**
Arrestato un 28enne di Albenga, con una piantagione nei boschi di Areno chiamata El Macho

IL CONSIGLIERE CONTI-OBBIETTIVO LA SICUREZZA:
Chivari, lavori all'Istituto Caboto
La Città Metropolitana appone il progetto: 2 milioni di investimenti

Palma crolla sull'Aurelia: tanti danni, ma nessun ferito

Bismonte, responsabile 138112 - Realizza 21 trasporti sanitari il mese scorso

Porti: ok a Dpss La Spezia e Marina di Carrara

In documento definizione sviluppo e aree porto-retroporto

(ANSA) - GENOVA, 18 LUG - I Documento di Pianificazione Strategica di Sistema del Mar Ligure Orientale, che riguarda i porti della Spezia e di Marina di Carrara, è il primo ad essere approvato in Italia dopo la riforma delle autorità portuali. L' ok è arrivato oggi in giunta regionale. "Siamo stati i pionieri di una pianificazione strategica innovativa - ha commentato l' assessore ai porti della Regione Liguria Andrea Benveduti -. Va sottolineato che il caso della Spezia era anche più complesso, trattandosi di una **AdSP** interregionale". Tra gli obiettivi del documento la definizione di sviluppo e contenuti sistemici di pianificazione, l' individuazione delle aree destinate a porto e retroporto, l' interazione porto città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio. Per quel che riguarda La Spezia previste tra le altre cose l' individuazione del core business portuale nel traffico di Teu e il miglioramento dell' accessibilità di ultimo miglio, sotto l' aspetto delle connessioni ferroviarie, oltre all' integrazione col retroporto di S. Stefano Magra."La Regione, in accordo con Regione Toscana e Mit, ha fornito raccomandazioni precise per la successiva fase di redazione del nuovo Piano Regolatore - ha aggiunto l' assessore -, che dovrà tenere conto di azioni richieste in termini di sostenibilità ambientale, introduzione di fonti di alimentazione alternative, in particolare del Gas Naturale Liquefatto, compatibilizzazione delle relazioni tra porto ed ambito urbano". (ANSA).



Regione approva documento pianificazione strategica Adsp Mar Ligure Orientale

Tra gli obiettivi principali definiti per il porto della Spezia, la progressiva riduzione delle funzioni portuali ormai residuali e l'individuazione del core business portuale nel traffico di teu

La giunta regionale ha approvato, su proposta dell' assessore ai Porti e alla Logistica Andrea Baveduti, il Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema** (Dpss) del Mar Ligure Orientale, il primo in Italia dopo l' introduzione di questo livello di piano a seguito del "Correttivo" alla riforma delle **Autorità** Portuali. Dichiarò Baveduti: «Il Dpss dei porti della Spezia e di Marina di Carrara è il primo esempio italiano, siamo stati i pionieri di una pianificazione strategica innovativa, e se consideriamo che l' AdSP ha trasmesso lo schema di piano a fine luglio 2019, l' approvazione finale è arrivata entro un anno, segno di un lavoro efficace e spedito di istruttoria e procedura. Va sottolineato che il caso della Spezia era anche più complesso, trattandosi di una AdSP interregionale, e questo ha comportato non solo il doveroso rapporto col Ministero delle Infrastrutture, che esercita vigilanza e controllo sulle **Autorità** portuali, ma anche con la Regione Toscana, in un' ottica di leale e fattiva collaborazione tra amministrazioni». Il Dpss definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle **Autorità** di **sistema portuale**, individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del **sistema** e gli attraversamenti del centro urbano. Tra gli obiettivi principali definiti per il porto della Spezia, la progressiva riduzione delle funzioni portuali ormai residuali (es. rinfuse secche) e l' individuazione del core business **portuale** nel traffico di teu, il miglioramento dell' accessibilità di primo/ultimo miglio (in particolare sotto l' aspetto delle connessioni ferroviarie, per le quali La Spezia è ai primi posti in Italia), l' integrazione col retroporto di S. Stefano Magra in chiave di logistica smart ed integrata. «Il principale obiettivo strategico - precisa Baveduti - consiste nell' attuazione delle previsioni di realizzazione di incremento degli spazi commerciali già contenute nel vigente Piano Regolatore **Portuale**. La Regione, in accordo con Regione Toscana e Mit, ha fornito raccomandazioni precise per la successiva fase di redazione del nuovo Piano Regolatore, che dovrà tenere conto di azioni richieste in termini di sostenibilità ambientale, introduzione di fonti di alimentazione alternative (in particolare del Gas Naturale Liquefatto), compatibilizzazione delle relazioni tra porto e ambito urbano»



Documento di pianificazione per AdSp mar Ligure orientale

Primo caso in Italia che coinvolge i porti della Spezia e Marina di Carrara

Vezio Benetti

LA SPEZIA Documento di pianificazione strategica di sistema del mar Ligure orientale è stato approvato in Giunta dalla Regione Liguria. Si tratta del documento chiave che costituisce, insieme ai Piani regolatori dei singoli porti della Spezia e di Marina di Carrara, il Piano Regolatore di Sistema portuale, previsto dall'art.5 della L. 84/94 e giunge alla fine di un iter approvativo durato quasi 18 mesi, che nel corso del tempo ha visto esprimersi, oltre al Consiglio Regionale ed alla Giunta della Regione Liguria, anche i Consigli comunali di La Spezia, Marina di Carrara, Portovenere e Lerici, il Comitato di Gestione della **AdSp**, il Consiglio Regionale e la Giunta della Regione Toscana, la Conferenza dei Presidenti al ministero delle Infrastrutture ed il ministero stesso, che con le due Regioni ha condiviso il documento. Nella fase di redazione, inoltre, la **AdSp** ha acquisito le osservazioni, pur non previste dalla legge, degli stakeholders dei due porti; tra gli altri, oltre alle Pubbliche amministrazioni interessate, le organizzazioni sindacali, gli operatori portuali, le associazioni ambientaliste, al fine di considerare ogni aspetto nella più ampia prospettiva possibile. Il caso della **AdSp** del mar Ligure orientale, è particolarmente complesso, trattandosi di un Ente i cui porti si trovano in due Regioni, ciascuna delle quali dotata di propria legge regionale sulla portualità, e di quattro comuni competenti ad esprimere il proprio parere, tre in Liguria ed uno in Toscana. Nonostante l'elevata e specifica complessità del caso, si tratta del primo DPSS approvato in Italia da quando esso è stato introdotto con il correttivo del 2017 alla legge nazionale di riforma della portualità del 2016. L'iter di approvazione non era stato, pertanto, mai esplorato nei suoi dettagli e ciò, unitamente alla crisi epidemiologica attuale, ha aggiunto ulteriori elementi di difficoltà. Siamo soddisfatti del risultato raggiunto, perché crediamo nella forza della pianificazione, unico approccio lungimirante che dà prospettive solide di crescita ai porti nel medio e lungo termine. Non abbiamo cercato percorsi semplificati ma di minore efficacia, che pure la legge prevede, ma abbiamo da subito seguito la via principale, puntando al risultato oggi raggiunto, sicché vogliamo manifestare la nostra soddisfazione per esserci riusciti e l'orgoglio di averlo fatto per primi, pur essendo il nostro un caso di rara complessità sul piano burocratico ed in vigore di una norma ancora troppo complicata e meritevole di semplificazione. Siamo orgogliosi inoltre di aver scritto il documento in casa, senza costi di denaro pubblico per incarichi esterni, ma solo coordinando le valide competenze del nostro personale, particolarmente quello tecnico, a cui rivolgiamo un sentito ringraziamento. Ora, possiamo finalmente lavorare per aggiornare il piano regolatore portuale di Marina di Carrara, risalente agli anni '80, che ne ha quindi urgente bisogno, mentre quello della Spezia potrà essere aggiornato in una fase successiva. Un sentito ringraziamento alle diverse articolazioni politiche e tecniche delle Amministrazioni coinvolte nel processo di approvazione, ad iniziare dalla ministra delle infrastrutture Paola De Micheli col suo staff tecnico, al presidente della Regione Toscana Enrico Rossi ed al presidente della regione Liguria Giovanni Toti, con le rispettive giunte, consigli regionali e staff tecnici di supporto. Un doveroso ringraziamento, infine, alle amministrazioni comunali competenti che, parimenti alle amministrazioni sopra citate, hanno ben compreso e sostenuto l'importanza di questo percorso, dalla adozione in Comitato di Gestione del luglio



2019 fino alla odierna approvazione finale. È il commento a caldo della presidente Carla Roncallo e del segretario generale Francesco Di Sarcina, entrambi soddisfatti del traguardo raggiunto.



Porti e logistica, approvato in giunta regionale il DPSS dell' autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale

L' assessore Benveduti: "Primi in Italia dopo la riforma"

È stato approvato in giunta regionale, su proposta dell' assessore ai Porti e alla Logistica Andrea Benveduti - il Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema** (DPSS) del Mar Ligure Orientale, il primo in Italia dopo l' introduzione di questo livello di piano a seguito del "Correttivo" alla riforma delle **Autorità** Portuali. Esprime orgoglio e soddisfazione l' assessore: "Il DPSS dei porti della Spezia e di Marina di Carrara è il primo esempio italiano, siamo stati i pionieri di una pianificazione strategica innovativa, e se consideriamo che l' AdSP ha trasmesso lo schema di piano a fine luglio 2019, l' approvazione finale è arrivata entro un anno, segno di un lavoro efficace e spedito di istruttoria e procedura. Va sottolineato che il caso della Spezia era anche più complesso, trattandosi di una AdSP interregionale, e questo ha comportato non solo il doveroso rapporto col Ministero delle Infrastrutture, che esercita vigilanza e controllo sulle **Autorità** Portuali, ma anche con Regione Toscana, in un' ottica di leale e fattiva collaborazione tra amministrazioni". Il DPSS definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle **Autorità** di **sistema portuale**, individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del **sistema** e gli attraversamenti del centro urbano. Tra gli obiettivi principali definiti per il porto della Spezia la progressiva riduzione delle funzioni portuali ormai residuali (es. rinfuse secche) e l' individuazione del core business **portuale** nel traffico di TEU, il miglioramento dell' accessibilità di primo/ultimo miglio (in particolare sotto l' aspetto delle connessioni ferroviarie, per le quali La Spezia è ai primi posti in Italia), l' integrazione col retroporto di S. Stefano Magra in chiave di logistica smart ed integrata. "Il principale obiettivo strategico consiste nell' attuazione delle previsioni di realizzazione di incremento degli spazi commerciali già contenute nel vigente Piano Regolatore **Portuale**. La Regione, in accordo con Regione Toscana e MIT, ha fornito raccomandazioni precise per la successiva fase di redazione del nuovo Piano Regolatore, che dovrà tenere conto di azioni richieste in termini di sostenibilità ambientale, introduzione di fonti di alimentazione alternative (in particolare del Gas Naturale Liquefatto), compatibilizzazione delle relazioni tra porto ed ambito urbano" conclude l' Assessore Benveduti.



«Bici in diga: ecco come disciplinare l' accesso»

RAVENNA Martedì 21 luglio, nella sede della Pro Loco di Porto Corsini, si parlerà della nuova ordinanza che l' **Autorità Portuale** ha annunciato di voler emettere sull' accesso alle dighe foranee e ai moli guardiani vietandolo alle biciclette. Sull' acceso dibattito che si è sollevato al riguardo intervengono Alvaro Ancisi (capogruppo di Li sta per Ravenna), Massimo Fico (presidente del Comitato cittadino dei Lidi Nord) e Stefano Gardini (presidente del Comitato cittadino di Marina di Ravenna): «Si tratta sì di strutture portuali, ma rappresentano da sempre mete attrattive per residenti e turisti per finalità sociali meritevoli di protezione. Tra l' altro, le dighe foranee, lunghe rispettivamente metri 2.250 quella di Porto Corsini e 2.450 metri quella di Marina di Ravenna (quest' ultima la più lunga d' Europa), sono frequentate, oltreché da pescatori e capannisti, anche da cicloturisti». Bocciatura senza appello per i tornelli, ma Ancisi, Fico e Gardini contestano anche che il divieto di accesso alle biciclette alle dighe e ai moli portuali sia stato imposto, per ragioni di sicurezza, da un' ordinanza della Capitaneria di Porto del 2014. «È vero invece che tale ordinanza, sempre vigente, esclude esplicitamente "dal predetto divieto le biciclette". I cartelli apposti, che limitano l' accesso alle biciclette condotte a mano o solamente ai pedoni, non hanno nessuna legittimità, tanto che non citano alcuna ordinanza e non minacciano sanzioni». La proposta è che l' accesso con le biciclette sia permesso «purché condotte a passo d' uomo, ai pescatori e ai titolari dei capanni po stia lato delle dighe e ai loro invitati, anche muniti del tradizionale carretto per il trasporto di attrezzi e forniture per la pesca; agli amanti della bicicletta per eventi organizzati da associazioni del tempo libero o della promozione o del volontariato sociale o comunque non lucrative di utilità sociale, dietro autorizzazione dell' ente pubblico preposto, soggetta a prescrizioni e al rilascio di garanzie per finalità di sicurezza e di ordine pubblico».

«Bici in diga: ecco come disciplinare l' accesso»

Il sindaco di Porto Corsini, Alvaro Ancisi, ha presentato la proposta di ordinanza che disciplina l'accesso alle dighe foranee e ai moli guardiani. La proposta è stata presentata all'assemblea dell'Autorità Portuale di Ravenna, presieduta dal sindaco di Porto Corsini, Alvaro Ancisi. La proposta prevede che l'accesso alle dighe foranee e ai moli guardiani sia vietato alle biciclette, ma è permesso per i pescatori e per i titolari dei capanni, per gli invitati, per gli amanti della bicicletta per eventi organizzati da associazioni del tempo libero o della promozione o del volontariato sociale o comunque non lucrative di utilità sociale, dietro autorizzazione dell'ente pubblico preposto, soggetta a prescrizioni e al rilascio di garanzie per finalità di sicurezza e di ordine pubblico.

Ancisi-Fico-Gardini: "Disciplinare l' accesso delle bici alle dighe del porto"

Martedì 21 luglio, presso la sede della Pro Loco di Porto Corsini, si parlerà dei progetti che interessano la località stessa e Marina di Ravenna

Martedì 21 luglio, presso la sede della Pro Loco di Porto Corsini, si parlerà dei progetti che interessano le due località di Porto Corsini stessa e di Marina di Ravenna, in particolare della nuova ordinanza che l' **Autorità Portuale** ha annunciato di voler emettere sull' accesso alle dighe foranee dell' avamposto e ai moli guardiani del canale Candiano vietandolo alle biciclette. "L' acceso dibattito che si è sollevato al riguardo - spiegano Ancisi, Fico e Gardini - merita secondo noi più di una riflessione, considerando che si tratta sì di strutture portuali, che però rappresentano da sempre mete attrattive della popolazione residente o soggiornanti da fuori territorio per finalità sociali meritevoli di protezione. Tra l' altro, le dighe foranee, lunghe rispettivamente metri 2.250 quella di Porto Corsini e 2.450 metri quella di Marina di Ravenna (quest' ultima la più lunga d' Europa), sono frequentate, oltreché da pescatori e capannisti, anche da cicloturisti. In ogni caso, sgombereremo il campo dall' apposizione di tornelli sugli accessi a moli e dighe, che non sono nelle intenzioni, tanto meno espresse, dell' **Autorità Portuale**, in quanto sbarramenti sproporzionati rispetto a qualsiasi cautela voglia imporsi. Si è molto insistito, da parte dei vertici istituzionali competenti, ultimo il vice-sindaco e assessore al porto nel consiglio comunale di martedì scorso, sul fatto che il divieto di accesso alle biciclette alle dighe e ai moli portuali è imposto, per ragioni di sicurezza, da un'ordinanza della Capitaneria di Porto del 2014. Essendo stato ignorato e mai fatto valere, la nuova ordinanza, ora di competenza dell' **Autorità Portuale**, intenderebbe semplicemente confermarlo, operando però perché sia rigorosamente osservato. È vero invece che tale ordinanza (allegata), sempre vigente, esclude esplicitamente "dal predetto divieto le biciclette". I cartelli apposti, che limitano l' accesso alle biciclette condotte a mano o solamente ai pedoni, non hanno nessuna legittimità, tanto che non citano alcuna ordinanza e non minacciano sanzioni". "Tutto ciò concludono - suggerisce un approccio ragionevole al tema che concili le esigenze della sicurezza con quelle della fruibilità sociale. Al riguardo, poniamo in discussione il seguente schema, da valutare e da perfezionare o rivedere quanto si vuole, secondo cui l' accesso delle biciclette alle dighe foranee dell' avamposto e dei moli guardiani: è concesso, purché condotte a passo d' uomo, ai pescatori e ai titolari dei capanni posti a lato delle dighe e ai loro invitati, anche muniti del tradizionale carretto per il trasporto di attrezzi e forniture per la pesca; agli amanti della bicicletta per eventi organizzati da associazioni del tempo libero o della promozione o del volontariato sociale o comunque non lucrative di utilità sociale, dietro autorizzazione dell' ente pubblico preposto, soggetta a prescrizioni e al rilascio di garanzie per finalità di sicurezza e di ordine pubblico".

RAVENNA TODAY Politica

Ancisi-Fico-Gardini: "Disciplinare l'accesso delle bici alle dighe del porto"

Martedì 21 luglio, presso la sede della Pro Loco di Porto Corsini, si parlerà dei progetti che interessano la località stessa e Marina di Ravenna.

Analisi

Martedì 21 luglio, presso la sede della Pro Loco di Porto Corsini, si parlerà dei progetti che interessano le due località di Porto Corsini stessa e di Marina di Ravenna, in particolare della nuova ordinanza che l'Autorità Portuale ha annunciato di voler emettere sull'accesso alle dighe foranee dell'avamposto e ai moli guardiani del canale Candiano vietandolo alle biciclette. "L'accesso dibattito che si è sollevato al riguardo - spiegano Ancisi, Fico e Gardini - merita secondo noi più di una riflessione, considerando che si tratta sì di strutture portuali, che però rappresentano da sempre mete attrattive della popolazione residente o soggiornanti da fuori territorio per finalità sociali meritevoli di protezione. Tra l'altro, le dighe foranee, lunghe rispettivamente metri 2.250 quella di Porto Corsini e 2.450 metri quella di Marina di Ravenna (quest'ultima la più lunga d'Europa), sono frequentate, oltreché da pescatori e capannisti, anche da cicloturisti. In ogni caso, sgombereremo il campo dall'apposizione di tornelli sugli accessi a moli e dighe, che non sono nelle intenzioni, tanto meno espresse, dell'Autorità Portuale, in quanto sbarramenti sproporzionati rispetto a qualsiasi cautela voglia imporsi. Si è molto insistito, da parte dei vertici istituzionali competenti, ultimo il vice-sindaco e assessore al porto nel consiglio comunale di martedì scorso, sul fatto che il divieto di accesso alle biciclette alle dighe e ai moli portuali è imposto, per ragioni di sicurezza, da un'ordinanza della Capitaneria di Porto del 2014. Essendo stato ignorato e mai fatto valere, la nuova ordinanza, ora di competenza dell'Autorità Portuale, intenderebbe semplicemente confermarlo, operando però perché sia rigorosamente osservato. È vero invece che tale ordinanza (allegata), sempre vigente, esclude esplicitamente "dal predetto divieto le biciclette". I cartelli apposti, che limitano l'accesso alle biciclette condotte a mano o solamente ai pedoni, non hanno nessuna legittimità, tanto che non citano alcuna ordinanza e non minacciano sanzioni".

"Tutto ciò concludono - suggerisce un approccio ragionevole al tema che concili le esigenze della sicurezza con quelle della fruibilità sociale. Al riguardo, poniamo in discussione il seguente schema, da valutare e da perfezionare o rivedere quanto si vuole, secondo cui l'accesso delle biciclette alle dighe foranee dell'avamposto e dei moli guardiani: è concesso, purché condotte a passo d'uomo, ai pescatori e ai titolari dei capanni posti a lato delle dighe e ai loro invitati, anche muniti del tradizionale carretto per il trasporto di attrezzi e

LpR e Comitati cittadini Lidi Nord e Marina di Ravenna in coro: "Disciplinare accesso biciclette a dighe del porto"

Alvaro Ancisi (capogruppo di Lista per Ravenna), Massimo Fico (presidente del Comitato cittadino dei Lidi Nord) e Stefano Gardini (presidente del Comitato cittadino di Marina di Ravenna), sono intervenuti in merito alla necessità di disciplinare l'accesso delle biciclette alle dighe del porto. L'ordinanza della Capitaneria, sino ad ora, le ha sempre ammesse senza regole. Nel comunicato diramato da Lista per Ravenna, comitato cittadino Lidi Nord e comitato cittadino di Marina di Ravenna si legge che martedì 21 luglio 2020, alla sede della Pro Loco di Porto Corsini, si parlerà dei progetti che interessano le due località di Porto Corsini stessa e di Marina di Ravenna, in particolare della nuova ordinanza che l'**Autorità Portuale** ha annunciato di voler emettere sull'accesso alle dighe foranee dell'avamposto e ai moli guardiani del canale Candiano vietandolo alle biciclette. L'accesso dibattuto che si è sollevato al riguardo merita secondo noi più di una riflessione, considerando che si tratta di strutture portuali, che però rappresentano da sempre mete attrattive della popolazione residente o soggiornanti da fuori territorio per finalità sociali meritevoli di protezione. Tra l'altro, le dighe foranee, lunghe rispettivamente metri 2.250 quella di Porto Corsini e 2.450 metri quella di Marina di Ravenna (quest'ultima la più lunga d'Europa), sono frequentate, oltretutto da pescatori e capannisti, anche da cicloturisti. In ogni caso, sgombereremo il campo dall'apposizione di tornelli sugli accessi a moli e dighe, che non sono nelle intenzioni, tanto meno espresse, dell'**Autorità Portuale**, in quanto sbarramenti sproporzionati rispetto a qualsiasi cautela voglia imporsi. Si è molto insistito, da parte dei vertici istituzionali competenti, ultimo il vice-sindaco e assessore al porto nel consiglio comunale di martedì scorso, sul fatto che il divieto di accesso alle biciclette alle dighe e ai moli portuali è imposto, per ragioni di sicurezza, da un'ordinanza della Capitaneria di Porto del 2014. Essendo stato ignorato e mai fatto valere, la nuova ordinanza, ora di competenza dell'**Autorità Portuale**, intenderebbe semplicemente confermarlo, operando però perché sia rigorosamente osservato. È vero invece che tale ordinanza (allegata), sempre vigente, esclude esplicitamente 'dal predetto divieto le biciclette' (immagine qui sotto). I cartelli apposti, che limitano l'accesso alle biciclette condotte a mano (foto n. 1) o solamente ai pedoni (foto n. 2), non hanno nessuna legittimità, tanto che non citano alcuna ordinanza e non minacciano sanzioni. Nel comunicato a firma di Lista per Ravenna, comitato cittadino Lidi Nord e Marina di Ravenna, in relazione a quanto sopra riportato, si legge infine che 3. 'Tutto ciò suggerisce un approccio ragionevole al tema che concili le esigenze della sicurezza con quelle della fruibilità sociale. Al riguardo, poniamo in discussione il seguente schema, da valutare e da perfezionare o rivedere quanto si vuole, secondo cui l'accesso delle biciclette alle dighe foranee dell'avamposto e dei moli guardiani: è concesso, purché condotte a passo d'uomo, ai pescatori e ai titolari dei capanni posti a lato delle dighe e ai loro invitati, anche muniti del tradizionale carretto per il trasporto di attrezzi e forniture per la pesca; agli amanti della bicicletta per eventi organizzati da associazioni del tempo libero o della promozione o del volontariato sociale o comunque non lucrative di utilità sociale, dietro autorizzazione dell'ente pubblico preposto, soggetta a prescrizioni e al rilascio di garanzie per finalità di sicurezza e di ordine pubblico'.



Lista per Ravenna: "Disciplinare l' accesso delle biciclette alle dighe del porto"

Martedì 21 luglio, nella sede della Pro Loco di Porto Corsini, si parlerà dei progetti che interessano le due località di Porto Corsini stessa e di Marina di Ravenna, in particolare della nuova ordinanza che l' **Autorità Portuale** ha annunciato di voler emettere sull' accesso alle dighe foranee dell' avamposto e ai moli guardiani del canale Candiano vietandolo alle biciclette l' ingresso. 'L' acceso dibattito che si è sollevato al riguardo merita secondo noi più di una riflessione, considerando che si tratta sì di strutture portuali, che però rappresentano da sempre mete attrattive della popolazione residente o soggiornanti da fuori territorio per finalità sociali meritevoli di protezione' affermano Alvaro Ancisi, capogruppo di Lista per Ravenna, Massimo Fico, presidente del Comitato cittadino dei Lidi Nord, e Stefano Gardini, presidente del Comitato cittadino di Marina di Ravenna . 'Le dighe foranee, lunghe rispettivamente metri 2.250 quella di Porto Corsini e 2.450 metri quella di Marina di Ravenna (quest' ultima la più lunga d' Europa), sono frequentate, oltretutto da pescatori e capannisti, anche da cicloturisti. In ogni caso, sgombereremo il campo dall' apposizione di tornelli sugli accessi a moli e dighe, che non sono nelle intenzioni, tanto meno espresse, dell' **Autorità Portuale**, in quanto sbarramenti sproporzionati rispetto a qualsiasi cautela voglia imporsi. Si è molto insistito, da parte dei vertici istituzionali competenti, ultimo il vice-sindaco e assessore al porto nel consiglio comunale di martedì scorso, sul fatto che il divieto di accesso alle biciclette alle dighe e ai moli portuali è imposto, per ragioni di sicurezza, da un' ordinanza della Capitaneria di Porto del 2014 . Essendo stato ignorato e mai fatto valere, la nuova ordinanza, ora di competenza dell' **Autorità Portuale**, intenderebbe semplicemente confermarlo, operando però perché sia rigorosamente osservato. È vero invece che tale ordinanza, sempre vigente, esclude esplicitamente 'dal predetto divieto le biciclette' . I cartelli apposti, che limitano l' accesso alle biciclette condotte a mano o solamente ai pedoni , non hanno nessuna legittimità, tanto che non citano alcuna ordinanza e non minacciano sanzioni. Tutto ciò suggerisce un approccio ragionevole al tema che concili le esigenze della sicurezza con quelle della fruibilità sociale. Al riguardo, poniamo in discussione il seguente schema, da valutare e da perfezionare o rivedere quanto si vuole, secondo cui l' accesso delle biciclette alle dighe foranee dell' avamposto e dei moli guardiani: è concesso, purché condotte a passo d' uomo, ai pescatori e ai titolari dei capanni posti a lato delle dighe e ai loro invitati, anche muniti del tradizionale carretto per il trasporto di attrezzi e forniture per la pesca; agli amanti della bicicletta per eventi organizzati da associazioni del tempo libero o della promozione o del volontariato sociale o comunque non lucrative di utilità sociale, dietro autorizzazione dell' ente pubblico preposto, soggetta a prescrizioni e al rilascio di garanzie per finalità di sicurezza e di ordine pubblico'.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

CONCLUSO L' ITER BUROCRATICO

Porto della Chiusa, presto il via ai lavori per la realizzazione di 652 posti barca

Il presidente della Coop, Bastianini: «Investimenti di decine di milioni che porteranno occupazione nel settore della nautica»

PIOMBINO Un importante passo in avanti per la Coop la Chiusa di Pontedoro, uno dei soci del Consorzio Marine della Toscana: 652 posti barca da 8 a 20 metri, 10 ettari di area asservita alla cantieristica. La Coop La Chiusa si appresta infatti a dare avvio ai lavori di costruzione del nuovo porto turistico. Dopo l' atto sostitutivo della concessione da parte dell' **Autorità portuale**, la firma della convenzione urbanistica col Comune e l' autorizzazione dal Genio della Regione per l' immissione in mare dei massi, «il percorso per vedere la realizzazione del porto si fa realtà - dice una nota del consorzio - col supporto delle istituzioni che hanno dato vita a questo progetto». Il porto turistico - che sarà collegato direttamente via terra e via mare al porto e alla città - si offrirà come un punto di collegamento verso l' arcipelago «e potrà contare - prosegue la nota - su una qualificata offerta di servizi tecnici e logistici: ormeggio, alaggio, varo, rimessaggio, sorveglianza, rifornimento, affitto di posti barca, noleggio e transito imbarcazioni oltre ad un' area cantieristica di circa 10 ettari e una commerciale. Attività a valore aggiunto della Marina dell' Arcipelago saranno i servizi di collegamento tra

pesca, diporto e territorio: dalla pesca turismo e pesca sportiva, alla formazione e attività agonistiche e sportive legate al mare, fino alla collaborazione con il Centro di Biologia Marina di Piombino che, oltre a produrre uno studio di impatto ambientale, potrebbe potenziare il centro di educazione ambientale per studenti e visitatori, arricchendolo di iniziative che riguardano l' ambiente marino». In questo contesto, Navigo, società di innovazione e sviluppo della nautica, principale rete europea di imprese dello yachting e braccio operativo del Consorzio Marine della Toscana, nato nel 2019 per promuovere e incentivare la collaborazione tra i porti e garantirne maggiore forza e competitività a livello nazionale e internazionale, si occuperà della promozione internazionale del futuro porto. Un percorso che vede già un rinnovamento del brand e del logo Mat "Marina dell' Arcipelago Toscano" e una campagna di promozione internazionale già avviata». Il presidente della Coop la Chiusa Lio Bastianini vede in questi atti «la chiusura di un percorso che offrirà alla città una struttura moderna ed efficace che guarderà al futuro, riappropriandosi di una parte degradata e abbandonata del territorio partendo dalla risorsa più importante di Piombino, il mare. Investimenti per decine di milioni che creeranno occupazione e quindi una struttura non solo di partenza per i diportisti verso l' Arcipelago, ma volano per tutte quelle imprese e attività che ruotano intorno al mondo della nautica». Nei prossimi giorni, in accordo con le istituzioni, sarà inaugurato il cantiere. «Un' opera importante che contribuirà a rendere più appetibile questo territorio - commenta il sindaco Francesco Ferrari - questa Amministrazione è, fin dal suo insediamento, attenta e impegnata ad agevolare tutti quegli imprenditori che vorranno investire con progetti di pregio e strategici. Sicuramente il porto turistico va in questa direzione e può essere strumento di promozione per la nostra costa e il suo entroterra». «Con l' avvio dei lavori - dice Gianni Anselmi, consigliere regionale del Pd e presidente della Commissione sviluppo economico - si compie un percorso partito anni fa, quando ancora ero sindaco, in un percorso che, grazie alla tenacia della Coop La Chiusa, valorizza e colloca un segmento fondamentale del distretto con funzioni diportistiche e manifatturiere. Si tratta inoltre di un importante contributo, oltre che



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

di un segnale per il futuro della regione e della costa, che ci sia un coordinamento tra insediamenti diportistici come Marine della Toscana». «Da subito la Coop La Chiusa ha lavorato all' iniziativa di realizzare nel porto commerciale un polo della nautica e del diporto - sostiene Claudio Capuano, dirigente dell' **Autorità portuale**, che ha seguito l' iter per la concessione demaniale - Iniziativa dalla lunga gestazione, che racchiude in sé un duplice valore: dare una risposta alle esigenze diportistiche minori della città senza fermarsi alla sola logica del turismo da diporto, anzi con una spinta verso il pubblico, grazie alla realizzazione di una parte da destinare al porto peschereccio e cantieristico. Un progetto che nasce dal privato, ma che ben si allinea con gli interessi del pubblico, e che non ha rappresentato costi per il pubblico». --

Chiusa di Pontedoro Iniziano i lavori al nuovo porto turistico

PIOMBINO Concluso il lungo iter burocratico, sta per aprire il cantiere per la costruzione del nuovo **porto** turistico di Piombino, gestito dalla cooperativa «Chiusa di Pontedoro», socio del Consorzio Marine della Toscana. L' opera, che occuperà 10 ettari di un' area asservita alla cantieristica, ospiterà, a realizzazione ultimata, 652 posti per barche da 8 a 20 metri e offrirà qualificati servizi tecnici e logistici: ormeggio, alaggio, varo, rimessaggio, sorveglianza, rifornimento, affitto di posti barca, noleggio e transito imbarcazioni. Nelle finalità anche le attività di collegamento tra pesca, diporto e territorio: dalla pesca turismo e pesca sportiva, alla formazione e attività agonistiche e sportive, fino alla collaborazione con il Centro di biologia marina di Piombino per lo studio e l' educazione ambientale per studenti e visitatori. Tra gli altri hanno espresso il loro plauso all' iniziativa il sindaco Francesco Ferrari e il consigliere regionale Gianni Anselmi. «Sarà offerta una struttura moderna che guarderà al futuro, riappropriandosi di una parte degradata del territorio» ha sottolineato Lio Bastianini, presidente della cooperativa «La Chiusa».

15..

PIOMBINO

Martedì l'autopsia sul parà morto

Il caporal maggiore Emanuele Vettesi si è schiantato facendo base jumping da un traffico di 60 metri



«Crisi in bilico per il Col Nascibò»
Tre milioni per tornare in mare...
Il sindaco di Piombino, Francesco Ferrari, ha annunciato che la cooperativa «La Chiusa di Pontedoro» ha ottenuto il permesso di costruire il nuovo porto turistico. L'opera sarà gestita dalla cooperativa stessa, che ha anche ottenuto il plauso del sindaco e del consigliere regionale.

Vertici di Jew a confronto con i sindacati e il sindaco Ferrari

Cinque vertici della società di consulenza Jew, in un incontro con i sindacati e il sindaco di Piombino, Francesco Ferrari. L'incontro è stato organizzato dalla Camera di Commercio e ha visto la partecipazione di diversi rappresentanti sindacali e comunali.

«Riaprite gli sportelli bancari»

I parlamentari Cgil chiedono la ripresa dei servizi bancari. Il ministro dell'Economia, Giuseppe Conte, ha risposto che il governo è impegnato a risolvere il problema.

«Eccoballe, recupero immediato»

Sindaco e vertice di Jew si confrontano su un progetto di sviluppo. Il sindaco Ferrari ha espresso il suo plauso al progetto, sottolineando l'importanza di riappropriarsi del territorio.



La comunità del porto piange Molinelli È stato il pioniere dei servizi ecologici

Aveva 87 anni. Il ricordo di Baldoni, Ceo del gruppo Garbage: «Era un passo avanti, in azienda fino all'ultimo»

IL LUTTO ANCONA E' stato un pioniere del porto, tra i primi a credere nella sua vocazione internazionale. Un mondo a cui ha dedicato la vita, sin da 1958 quando, con il padre Arnaldo e Severino Baldoni, diede vita al Gruppo Garbage Service, una delle prime aziende italiane specializzata nei servizi ecologici portuali. Luciano Molinelli se n'è andato a 87 anni: stava male, ma non ha mai perso sorriso ed ironia. Amava la vita profondamente, come la moglie Irene e la figlia Arianna, direttrice generale della Garbage. La notizia della scomparsa, avvenuta venerdì sera, è stata appresa con dolore dalla comunità del porto che lo stimava come uomo e imprenditore. Per Paolo Baldoni, Ceo del gruppo Garbage, era più un amico che un socio. «Fondò l'azienda insieme a mio padre 62 anni fa, quando in mare non c'era la plastica - racconta -. Luciano è stato il protagonista, oltre che il fondatore, della Garbage e insieme l'abbiamo portata ad una dimensione internazionale: nonostante la differenza d'età, ha creduto nelle mie idee e le ha supportate perché aveva una straordinaria intelligenza, era un passo avanti a tutti. Fino all'ultimo ha lavorato in azienda, tre giorni fa era qui a controllare che tutto fosse a posto. Ho trascorso 35 anni con lui, per tutti una perdita dolorosa. Il rammarico più grande - aggiunge Baldoni - è che non potrà vivere la soddisfazione del successo mondiale ottenuto dal Pelikan, l'imbarcazione ecologica per la pulizia degli specchi d'acqua chiusi che aveva contribuito a ideare». Molinelli, tra i candidati al Ciriachino d'oro prima dell'arrivo del Coronavirus, ha trascorso oltre 60 anni a ciglio banchina, convinto sostenitore del disinquinamento a mare. Era molto sensibile. «Gli piaceva cantare e aveva la passione per la poesia: le dedicava a me, a mia mamma e ai nipoti Riccardo e Nicolò - ricorda commossa la figlia Arianna -. Alla sua famiglia era legato da un sentimento indissolubile. E amava il suo porto: finché ha potuto, ha indossato la tuta da lavoro per andare in azienda». L'ultimo saluto domani alle 16,30 nella sala del commiato del cimitero di Tavernelle. Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il lutto

Addio a Luciano Molinelli

Aveva fondato nel 1958 il «Garbage Group» per il disinquinamento dei nostri mari

È venuto a mancare nella tarda serata di venerdì all'età di 88 anni Luciano Molinelli socio fondatore nel 1958 di «Garbage Group» l'azienda che si trova nel porto di Ancona che protegge l'ambiente marino occupandosi di raccolta, trattamento, recupero e smaltimento dei rifiuti di qualsiasi genere provenienti dalle navi e, ideatrice del Pelikan, un' imbarcazione ecologica da lavoro per la pulizia degli specchi acquei chiusi. «Vero e proprio pioniere del inquinamento a mare e dei servizi ecologico-portuali - spiega una nota che lo ricorda - Molinelli ha passato 60 anni della sua vita a ciglio banchina lavorando nello scalo dorico ed era un uomo stimato e conosciuto da tutta la comunità portuale anconetana. Lascia la moglie Irene e la figlia Arianna oggi direttore generale di Garbage Group». I funerali si terranno domani alle 16.30 presso la Sala del Commiato del Cimitero di Tavernelle.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

È morto Luciano Molinelli: figura storica della comunità portuale di Ancona

Pioniere dell'attività di disinquinamento a mare nel 1958 fondò nello scalo dorico la Garbage Group

È morto ieri sera all'età di 88 anni Luciano Molinelli, socio fondatore nel 1958 di Garbage Group, l'azienda locata nel Porto di Ancona che protegge l'ambiente marino occupandosi di raccolta, trattamento, recupero e smaltimento dei rifiuti di qualsiasi genere provenienti dalle navi e, ideatrice del Pelikan: un'imbarcazione ecologica da lavoro per la pulizia degli specchi acquei chiusi. Vero e proprio pioniere del disinquinamento a mare e dei servizi ecologico portuali, Molinelli ha passato 60 anni della sua vita a ciglio banchina lavorando nello scalo dorico ed era un uomo stimato e conosciuto da tutta la comunità portuale anconetana. Lascia la moglie Irene e la figlia Arianna oggi direttore generale di Garbage Group. I funerali si terranno lunedì alle 16,30 presso la Sala del Commiato del Cimitero di Tavernelle.

The screenshot shows the ANCONATODAY website interface. At the top, there's a navigation bar with 'ANCONATODAY' and 'Cronaca'. Below it, the article title 'È morto Luciano Molinelli: figura storica della comunità portuale di Ancona' is displayed in a large, bold font. Underneath the title is a sub-headline: 'Pioniere dell'attività di disinquinamento a mare nel 1958 fondò nello scalo dorico la Garbage Group'. The main text of the article is visible, starting with 'È morto ieri sera all'età di 88 anni Luciano Molinelli, socio fondatore nel 1958 di Garbage Group...'. To the right of the article, there's a sidebar with 'I più letti oggi' and a list of other articles. At the bottom of the article, there are sections for 'Argomenti', 'In evidenza', and 'Potrebbe interessarti'.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Ecco l' Ancona nel nome di Papa Wojtyla»

In occasione del centenario dalla nascita una serie di iniziative tra cui la targa topografica nel piazzale del Duomo di San Ciriaco

Giovanni Paolo II fu sempre molto legato al nostro territorio. Basti pensare a Loreto. Ma anche al capoluogo. E in questo senso è impossibile non citare la sua visita ad Ancona, che lo accolse in modo straordinario. Ed è per questo che l' associazione culturale Ankon Nostra, in collaborazione con Arcidiocesi di Ancona e Osimo, il Comune e l' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico Centrale, ha organizzato per il centenario dalla sua nascita la due giorni intitolata «Giovanni Paolo II in terra anconetana». Ieri mattina, sulla banchina a lui intitolata, si è svolta una breve cerimonia di fronte alla targa che ricorda la visita di Karol Wojtyla nel 1979. Nel pomeriggio, nel piazzale del Duomo, è stata collocata una targa topografica. Un segnale con su scritto semplicemente Largo San Giovanni Paolo II, nel tipico color marrone che di solito indica bene di importanza storica, culturale o architettonica. A togliere il velo che nascondeva la targa è stato l' assessore alla cultura Paolo Marasca, in rappresentanza del sindaco. Valeria Mancinelli è stata invece presente la mattina al porto, limitandosi a ringraziare quanti oggi, come in passato, si sono spesi per accogliere il pontefice ad Ancona. Come fecero gli arcivescovi Edoardo Menichelli e Carlo Maccari. Di cui Giovanni Paolo II era molto amico. L' arcivescovo Angelo Spina ricorda come «Karol Wojtyla venne al mondo e posto in un momento storico molto difficile». Come fu la sua vita, verrebbe da dire. «Ebbe una storia personale difficile. Perse la madre a nove anni, il padre non ancora ventenne e un fratello dodicenne». Il comandante del porto Enrico Moretti ricorda un' altro passaggio importante al porto dorico: la partenza di san Francesco dal porto dorico, verso la Terrasanta: «Francesco e Karol, entrambi santi. Chi sono i santi? Sono persone belle, luminose, capaci di creare una comunità nuova. Wojtyla era uno di questi astri» Oggi (ore 10) sarà inaugurata una mostra fotografica nella chiesa di Santa Maria della Piazza, che si chiuderà domenica 2 agosto (ore 18). Si tratta principalmente di immagini che raffigurano i momenti più significativi della visita di Wojtyla ad Ancona. Molti i soggetti che hanno contribuito all' iniziativa della doppia targa, oltre a quelli già citati, c' è il patrocinio della Regione, la partecipazione della Capitaneria di Porto - Direzione marittima delle Marche e Opere Caritative Francescane, e il sostegno di Confartigianato Ancona e Pesaro Urbino, Ancos e Copyemme. r. m.



Porto, polemica sui binari: «Solo uno spostamento di collocazione»

Cristina Gazzellini

LA POLEMICA Continua a far discutere in città l' accordo siglato tra Rfi e **Autorità portuale** per il completamento dell' ultimo miglio ferroviario nel porto. In particolare ad essere stigmatizzata è la realizzazione di una stazione passeggeri nello scalo. «Gli interventi previsti si legge infatti nella nota inviata il 15 luglio dall' Authority - riguardano interventi per il collegamento tra la stazione e il porto e la realizzazione di una stazione passeggeri in ambito **portuale**». E a poco è servita la rettifica arrivata da Molo Vespucci. «Il binario passeggeri, e non una stazione, è un unico binario con marciapiede ferroviario per l' attesa e il trasferimento dei passeggeri, è sempre esistito in porto ma collocato in un punto diverso». Questa la precisazione del presidente Francesco Maria di Majo per il quale «ne consegue che i timori sollevati in termini allarmistici sulla negativa ricaduta che un' eventuale stazione passeggeri estrometterebbe tutto il tessuto economico cittadino dai flussi turistici, risulta priva di ogni fondamento, in quanto il binario passeggeri intercetterebbe solo quella parte di viaggiatori che, come già oggi avviene, hanno acquistato il titolo a bordo delle navi e che vengono portati in stazione per usufruire del servizio». Un chiarimento però quello fatto dal numero uno di Molo Vespucci che non sembra aver convinto palazzo del Pincio. «Le ultime dichiarazioni di Francesco Maria di Majo ci danno purtroppo la prova di quanto manchi la volontà di integrare il porto con la città, che invece era stata a parole manifestata, anche di recente, nei tavoli tecnici congiunti. Era proprio questa una delle sedi scrivono Forza Italia, Fratelli d' Italia, La Svoltata-Lista Grasso, Lega, Lista Tedesco, Gruppo misto - presso le quali l' Adsp poteva chiarire i contenuti del progetto, mentre invece nessun accenno è stato fatto. Una stazione passeggeri in ambito **portuale**, così è stata definita dal comunicato congiunto con Rete Ferroviaria Italiana, è il proverbiale elefante nella cristalleria». Intanto a cercare di mettere pace tra porto e comune è il segretario del Ps Stefano Giannini che dopo aver ricordato come il Comitato di Gestione, in cui è presente il rappresentante dell' amministrazione comunale, ha votato favorevolmente nel 2017 e nel 2019 il Piano Operativo Triennale nel quale, al punto 5.1.4, è prevista la realizzazione di una stazione passeggeri in ambito **portuale** di Civitavecchia, annuncia di voler sottoporre alcune proposte ai due ente per «incidere positivamente sul traffico crocieristico». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto di Gaeta, prospettive di sviluppo dei traffici nell' area sud del Lazio - Webinar Unindustria

18 Jul, 2020 **GAETA** - 'Potenziamento infrastrutturale del **Porto di Gaeta** e le prospettive per lo sviluppo dei traffici portuali nell' area sud del Lazio' è il titolo del webinar che si terrà mercoledì 22 luglio, ore 15.30 , - organizzato da Unindustria (Roma - Frosinone -Latina -Rieti - Viterbo). L' incontro prevede un focus sul **porto Gaeta** che oggi rappresenta, a seguito di cospicui investimenti pubblici concretizzatisi negli ultimi anni, un' infrastruttura che si candida a diventare opportunità di sviluppo per il territorio e le imprese di riferimento . Il **porto** si rivolge al bacino commerciale della provincia di Latina, alle zone industriali di Colleferro, Anagni, Ceprano e Cassino in provincia di Roma e Frosinone, oltre a zone dell' Abruzzo, del Molise e della Campania settentrionale. Affinchè tali prospettive si realizzino completamente sarà però necessario una valorizzazione ed un ulteriore potenziamento degli investimenti finora effettuati soprattutto in termini di adeguata viabilità e servizi di logistica innovativa, nonché un sinergico coordinamento tra tutti gli attori coinvolti, dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale alla Regione Lazio, dalle Province e Comuni ai privati.

Programma incontro Apertura lavori: Davide Papa Presidente Unindustria Cassino 15:40 Intervengono Stefano Cenci Presidente Unindustria Civitavecchia Francesco Maria Di Majo Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno C.S. Pietro Di Sarno Amministratore Delegato Intergroup Cosmo Mitrano Sindaco di **Gaeta** 16:10 Conclusioni Mauro Alessandri Assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio - Mobilità Regione Lazio.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Partito nuovo traffico al porto di Civitavecchia

Di Majo (AdSP MTCS): 'Valutiamo la possibilità di limitare l' impiego della modalità di trasporto stradale' **Civitavecchia** - E' iniziato, presso la banchina 24 del **porto di Civitavecchia**, un nuovo traffico in esportazione di 'CSS', ossia di combustibile solido secondario proveniente dalla selezione meccanica dei rifiuti. Le operazioni di imbarco del carico, arrivato via terra, hanno preso avvio mercoledì con l' arrivo in **porto** dell' unità navale 'Else' e termineranno nella giornata di domani. In generale, la destinazione delle unità navali è verso i porti del nord Europa, con particolare riferimento a Paesi quali la Danimarca, la Svezia e la Germania. I rifiuti selezionati ed imballati ed appartenenti alla categoria 'non pericolosi' provengono da soggetti imprenditoriali della Regione Lazio. Le operazioni di imbarco sono svolte dalla Impresa Portuale di **Civitavecchia** (IPC), mentre il traffico commerciale è gestito dall' Agenzia Marittima Revello. 'Le tonnellate movimentate, a regime - spiega il Presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo - dovrebbero attestarsi intorno alle 2500 mensili, con una frequenza parimenti mensile di arrivo dell' unità navale. Ma il quantitativo potrebbe crescere con l' ingresso di ulteriori operatori commerciali che, da tempo, hanno avviato le istanze a questa amministrazione. Caricata su mezzi pesanti, la merce arriva in sacconi di ecoballe già confezionate, con almeno otto strati di filmatura che la rendono assolutamente non percolante. Così compattata, è, inoltre, preservata da qualsiasi tipo di urto o danneggiamento fortuito. Di concerto con le amministrazioni interessate, stiamo valutando la possibilità di ridurre l' impatto sulla modalità stradale per i connessi fattori di rischio quali la sinistrosità e l' inquinamento da idrocarburi. Una possibilità potrebbe essere offerta dalla navigabilità del Tevere con imbarcazioni (bette - chiatte) in grado di trasportare piccole ma significative quantità di CSS e raggiungere il nostro scalo con il successivo attraversamento del tratto marittimo da Fiumicino/Ostia ed operare, in transhipment, nel **porto** di **Civitavecchia**. L' esecuzione tecnica ed operativa delle operazioni portuali di imbarco, nonché il più elevato standard di vigilanza e controllo sulla nuova tipologia merceologica, tengo a sottolineare, sono assicurate dal gruppo di lavoro tecnico (AdSP, Capitaneria di **Porto**, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato, ASL, VVFF, Chimico di **porto**, Comando Carabinieri Forestali), che è stato appositamente costituito e che ha emanato le linee guida sulla modalità di svolgimento delle attività di introduzione e caricamento del CSS'.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, al via nuovo traffico di combustibile solido secondario

Dalla banchina 24 la prima spedizione verso il Nord Europa di circa 2,500 tonnellate di rifiuti urbani lavorati. Il servizio, per ora, sarà mensile. L' Adps valuta anche il trasporto fluviale

In linea con la nuova funzione multipurpose assunta dall' accosto , è iniziata presso la banchina 24 del **porto** di **Civitavecchia** un nuovo traffico in esportazione di combustibile solido secondario (CSS), derivato dalla lavorazione dei rifiuti urbani non pericolosi o speciali. Le operazioni di imbarco del carico, arrivato via terra, hanno preso avvio mercoledì con l' arrivo in **porto** della nave Elise e termineranno sabato, 18 luglio. La destinazione è verso i porti di Danimarca, Svezia e Germania. I rifiuti provengono da imprese del Lazio, le operazioni di imbarco sono svolte dalla Impresa Portuale di **Civitavecchia**, mentre il traffico commerciale è gestito dall' agenzia marittima Revello. Come ha spiegato il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, le tonnellate movimentate dovrebbero essere circa 2,500 mensili, con una frequenza mensile degli accosti. Nel tempo, se dovessero aggiungersi altri operatori commerciali, il traffico crescerà. Caricata su mezzi pesanti, la merce arriva in sacconi di ecoballe da non meno di otto strati di filmatura che la rendono resistente e anti-percolatura. Il **porto** sta pensando anche a modalità di trasporto alternative ai mezzi pesanti per portare le ecoballe in **porto**, come la navigazione del Tevere tramite bette e chiatte, in grado di trasportare piccole quantità di CSS, per attraversare poi il tratto marittimo da Fiumicino a Ostia ed operare, in transhipment, nel **porto** di **Civitavecchia**.



Nuovo traffico di 'Css' a Civitavecchia

Si tratta di combustibile solido secondario proveniente dai rifiuti

Vezio Benetti

CIVITAVECCHIA Un nuovo traffico in export di Css è iniziato, sulla banchina 24 del porto di Civitavecchia. Si tratta di combustibile solido secondario proveniente dalla selezione meccanica dei rifiuti. Le operazioni di imbarco del carico, arrivato via terra, hanno preso avvio nei giorni scorsi con l'arrivo in porto dell'unità navale Else. In generale, la destinazione delle unità navali è verso i porti del nord Europa, con particolare riferimento a Paesi quali la Danimarca, la Svezia e la Germania. I rifiuti selezionati ed imballati ed appartenenti alla categoria non pericolosi provengono da soggetti imprenditoriali della Regione Lazio. Le operazioni di imbarco sono svolte dalla Impresa portuale di Civitavecchia, mentre il traffico commerciale è gestito dall'Agenzia marittima Revello. Le tonnellate movimentate, a regime spiega il presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo dovrebbero attestarsi intorno alle 2500 mensili, con una frequenza sempre mensile di arrivo dell'unità navale. Ma il quantitativo potrebbe crescere con l'ingresso di ulteriori operatori commerciali che, da tempo, hanno avviato le istanze a questa amministrazione. Caricata su mezzi pesanti, la merce arriva in ecoballe già confezionate, con almeno otto strati di filmatura che la rendono assolutamente non percolante. Così compattata, è, inoltre, preservata da qualsiasi tipo di urto o danneggiamento fortuito. Di concerto con le amministrazioni interessate, si valuta la possibilità di ridurre l'impatto sulla modalità stradale per i connessi fattori di rischio quali la sinistrosità e l'inquinamento da idrocarburi. Una possibilità, continua di Majo, potrebbe essere offerta dalla navigabilità del Tevere con imbarcazioni (bette chiatte) in grado di trasportare piccole ma significative quantità di Css e raggiungere il nostro scalo con il successivo attraversamento del tratto marittimo da Fiumicino/Ostia ed operare, in transhipment, nel porto di Civitavecchia. L'esecuzione tecnica ed operativa delle operazioni portuali di imbarco, nonché il più elevato standard di vigilanza e controllo sulla nuova tipologia merceologica, tengo a sottolineare, sono assicurate dal gruppo di lavoro tecnico (AdSp, Capitaneria di porto, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato, Asl, Vigili del Fuoco, Chimico di porto, Comando Carabinieri Forestali), che è stato appositamente costituito e che ha emanato le linee guida sulla modalità di svolgimento delle attività di introduzione e caricamento del Css.



Partito nuovo traffico al porto di Civitavecchia

GAM EDITORI

18 luglio 2020 - E' iniziato, presso la banchina 24 del **porto** di **Civitavecchia**, un nuovo traffico in esportazione di "CSS", ossia di combustibile solido secondario proveniente dalla selezione meccanica dei rifiuti. Le operazioni di imbarco del carico, arrivato via terra, hanno preso avvio mercoledì scorso con l' arrivo in **porto** dell' unità navale "Else" e termineranno nella giornata di oggi. In generale, la destinazione delle unità navali è verso i porti del nord Europa, con particolare riferimento a Paesi quali la Danimarca, la Svezia e la Germania. I rifiuti selezionati ed imballati ed appartenenti alla categoria "non pericolosi" provengono da soggetti imprenditoriali della Regione Lazio. Le operazioni di imbarco sono svolte dalla Impresa Portuale di **Civitavecchia** (IPC), mentre il traffico commerciale è gestito dall' Agenzia Marittima Revello. "Le tonnellate movimentate, a regime - spiega il Presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo - dovrebbero attestarsi intorno alle 2500 mensili, con una frequenza parimenti mensile di arrivo dell' unità navale. Ma il quantitativo potrebbe crescere con l' ingresso di ulteriori operatori commerciali che, da tempo, hanno avviato le istanze a questa amministrazione. Caricata su mezzi pesanti, la merce arriva in sacconi di ecoballe già confezionate, con almeno otto strati di filmatura che la rendono assolutamente non percolante. Così compattata, è, inoltre, preservata da qualsiasi tipo di urto o danneggiamento fortuito. Di concerto con le amministrazioni interessate, stiamo valutando la possibilità di ridurre l' impatto sulla modalità stradale per i connessi fattori di rischio quali la sinistrosità e l' inquinamento da idrocarburi. Una possibilità potrebbe essere offerta dalla navigabilità del Tevere con imbarcazioni (bette - chiatte) in grado di trasportare piccole ma significative quantità di CSS e raggiungere il nostro scalo con il successivo attraversamento del tratto marittimo da Fiumicino/Ostia ed operare, in transhipment, nel **porto** di **Civitavecchia**. L' esecuzione tecnica ed operativa delle operazioni portuali di imbarco, nonché il più elevato standard di vigilanza e controllo sulla nuova tipologia merceologica, tengo a sottolineare, sono assicurate dal gruppo di lavoro tecnico (AdSP, Capitaneria di **Porto**, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato, ASL, VVFF, Chimico di **porto**, Comando Carabinieri Forestali), che è stato appositamente costituito e che ha emanato le linee guida sulla modalità di svolgimento delle attività di introduzione e caricamento del CSS".



«Presto aprirà il mercato ittico a Gaeta»

Ultimati i lavori, il presidente dell' autorità portuale replica alle perplessità del Comune: «Opera finalmente utilizzabile» Prevista l' assegnazione di 14 stalli, ma le domande sono 1 Apertura forse ad agosto, dopo la graduatoria definitiva

Sandro Gionti

GAETA A breve sarà aperto e comincerà ad essere operativo il nuovo mercato ittico al coperto realizzato dall' **Autorità portuale** nella zona dell' ex Canaga a Gaeta. A confermarlo è lo stesso presidente dell' Authority, Francesco Maria di Majo, che esprime sorpresa sulla reazione del Comune, che, attraverso l' assessore all' Urbanistica Linda Morini, aveva recentemente stigmatizzato «il ritardo nell' apertura della nuova struttura, ormai completata, che dovrà ospitare i venditori al dettaglio di pesce», che da gennaio hanno dovuto abbandonare l' area del mercato all' aperto in località Peschiera e sono costretti a vendere, senza tutela, nei punti più disparati della città. LA REAZIONE «Questo ritardo - precisa di Majo - non è assolutamente imputabile all' **Autorità portuale**. Non mi va adesso di dire chi è responsabile, ma certamente l' **Autorità portuale** ha fatto di tutto affinché si giungesse ad un' aggiudicazione in questo senso, favorendo le esigenze del territorio. Si è perso molto tempo a causa dei contenziosi. C' è comunque un comitato di gestione che sta studiando l' intera documentazione e presto deciderà l' esito finale». «Ho trovato inopportune le dichiarazioni del Comune - aggiunge il presidente dell' Authority - perché attribuiscono a un ente una responsabilità che non ha. Mi sorprende, anzi, che non venga riconosciuto l' impegno che è stato profuso, non tanto da parte mia quanto soprattutto dai funzionari dirigenti che hanno lavorato su questa pratica. Ricordo a tutti che questo è un investimento fatto con denaro dell' amministrazione **portuale**, che voleva lasciare qualcosa alla collettività, tenuto conto che è un problema che esisteva da tempo e andava risolto. Molti dimenticano che gran parte della ristrutturazione dei marciapiedi del lungomare Caboto è stata realizzata con i soldi dell' **Autorità portuale**, come ad esempio il tratto, in fase di ultimazione, che da piazza Caboto va a piazza Caserta». E ancora: «Viene dimenticata l' importanza della nuova struttura coperta, moderna e dotata di tutti i comfort - conclude il presidente di Majo - Adesso si sta completando la verifica della documentazione, che prenderà ancora qualche giorno. E' chiaro che tutto è migliorabile. Per tale motivo ritengo che forse queste contestazioni sono un po' fuori luogo». Gli stalli da assegnare nel nuovo mercato coperto dell' ex Canaga sono 14 e le domande pervenute sono 19. Si tratta, perciò, di perfezionare un' ultima, definitiva selezione e inaugurare, probabilmente ad agosto, la nuova struttura. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Patroni Griffi: «Crociere da agosto Bari scelta come il porto del Sud»

Cesare Bechis

BARI Il calendario non è ancora ufficiale, ma la ripresa delle crociere è attesa per metà agosto. Il programma non è più quello pre-Covid, ma molto più ristretto e le Compagnie si stanno attrezzando. Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli) fa il punto sulla situazione. **Presidente, è tutto pronto per la ripartenza dopo tanti mesi di stop?** «Attendiamo l'ufficializzazione delle linee guida dopo l'ultimo rinvio di due settimane. So che le Compagnie sono pronte e attendono solo l'autorizzazione per riprendere il mare con le loro navi. Il nulla osta parte dal governo». **E i porti sono pronti?** «Così come si sono attrezzate le compagnie di navigazione per rispettare i protocolli di sicurezza così ci siamo preparati anche noi. In questa fase, in ogni caso, parliamo soltanto degli scali individuati per il transito dei passeggeri». **Cosa vuol dire? In Puglia quali porti sono coinvolti?** «Soltanto quello di Bari la cui stazione marittima è adeguata alla movimentazione creata dalle meganavi di 300 metri che riprenderanno le attività crocieristiche. Noi abbiamo lavorato per renderla totalmente rispettosa dei protocolli che devono garantire la salute e la sicurezza dei passeggeri. Gli scali devono possedere caratteristiche che non tutti i porti pugliesi assicurano. Chi viaggia deve essere garantito al massimo anche qui a terra e nei vari servizi attivati. La gestione delle persone deve essere attenta e oculata. Ovunque vige il principio di precauzione con un **sistema** articolato di controlli». **Quali Compagnie toccheranno Bari?** «Riprenderanno a navigare soltanto Msc Crociere e Costa». **Con quale cadenza?** «Il Covid ha imposto la revisione dei programmi originari che si sono molto ridotti. È previsto uno scalo a settimana per Compagnia. Prima del Covid il calendario era molto più fitto e prevedeva scali continui». **Bari sarà solo un punto di transito?** «Non solo. È lo scalo individuato per il Sud e sarà un punto di sbarchi e imbarchi nel quale si lasciano risorse sul territorio. Msc ha scelto Trieste al nord e Bari al sud, Costa va a Venezia e a Bari. Questa scelta è importante anche per l'economia locale. Il passeggero che vuole imbarcarsi qui per la sua crociera attraversa la Puglia e magari si ferma a Bari qualche giorno, così può fare anche chi sbarca al termine del giro in mare». **Che impatto ha avuto sull'economia il prolungato fermo di queste attività?** «Si può calcolare un saldo negativo almeno dell'ottanta per cento in un porto eminentemente crocieristico».



Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)

Bari

Meno in quegli scali nei quali si svolge anche altro tipo di attività, come quelle di tipo commerciale e industriale. La movimentazione delle merci varie è continuata anche nei mesi di lockdown per assicurare i rifornimenti. Comunque l'impatto è stato negativo anche su altri comparti lavorativi collegati alle attività marittime. Pensi ad agenzie di viaggio, alberghi, servizi vari portuali e non». **È possibile recuperare una stagione che parte con tale ritardo?** «Non è possibile il recupero totale e i numeri che avremo al termine non saranno certo quelli attesi in una stagione normale. È comunque realistico immaginare, a meno di nuove complicazioni, che sia possibile riconquistare posizioni durante i mesi autunnali e anche un po' d'inverno. Il clima agevola le attività crocieristiche. La ripartenza, per quanto a metà agosto, costituisce in ogni caso un messaggio positivo».

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

TARANTO RIPARTE DAL PORTO

Mentre il trend economico tende a stabilizzarsi, cronicizzando i suoi limiti, si acuiscono i problemi occupazionali, che si disvelano in tutta la loro drammaticità. Più al Sud che al Nord, il Paese sembra accomunato da una delle crisi economiche e sociali più acute mai vissute e che andrebbe fronteggiata con una strategia di lungo periodo, della quale non si intravedono ancora i tratti. Sino ad oggi, l' Esecutivo ha messo in atto solo "politiche difensive". Continuano a mancare quelle "attive".



TURI DALLA PRIMA

Se Taranto riparte dal porto

CONTINUA DALLA PRIMA Definendo il contesto economico, sulla base di analisi specialistiche autorevoli, si rileva un orizzonte temporale definito, nel quale occorre intessere le scelte di politica economica necessarie per reimpostare una nuova fase di sviluppo innovativa, che tenda a superare gli storici squilibri geografici. La caduta del Pil si attesta a livelli elevatissimi (-5.3% nel primo trimestre del 2020, addirittura -10% nel secondo). A fine mese, Bankitalia fornirà un bollettino economico più attendibile ma già si delinea lo scenario complessivo nel quale il Governo dovrà operare per mettere a punto le strategie finanziarie di medio-lungo periodo. Le stime oscillano tra un dato complessivo più ottimistico - con un valore del PIL a fine anno pari a -9,5% - ed uno più pessimistico (-13%). Le proiezioni migliorano nel 2021 (+4,8%) e si contraggono nel 2022 (+2,4%) a causa della riduzione dei consumi, del calo dei livelli occupazionali e di una riduzione complessiva del reddito disponibile. Si stima che la terapia messa in atto dal Governo Conte (Decreti Cura Italia e Rilancio), che ha impegnato risorse pari al 4,5% del Pil, abbia contenuto la caduta dello stesso indicatore di 2 punti percentuali.

La reazione dei consumatori è stata immediata: calo dei consumi (nel primo trimestre, la spesa delle famiglie si è ridotta del 6.6%) e aumento considerevole della propensione al risparmio (+12.5%). In questo contesto, la ripresa diventa più difficile e il cosiddetto "effetto rimbalzo" sul sistema economico si attenua, allungando i tempi della ripartenza. Alle analisi specialistiche di Istat e Bankitalia, si aggiungono quelle di Unioncamere, che stima la perdita di posti di lavoro in una range compreso tra il 2.2% ed il 3.5%, con conseguente perdita di oltre 700.000 posti, la cui parte più rilevante (60%) ricadrebbe sul lavoro privato. La contrazione sarebbe anche più grave (tra il 4.3% e il 5.8%) per il lavoro autonomo. Una valutazione ancora più specifica va effettuata sull'incidenza geografica della crisi epidemiologica. Il tributo maggiore lo pagano le Regioni del Nord Est: Trentino Alto Adige, Veneto e Friuli sono quelle che hanno attinto maggiormente ai contributi a fondo perduto già erogati dall'Agenzia delle Entrate. La Campania è la prima tra quelle meridionali, che si piazzano agli ultimi posti di questa speciale classifica. La proiezione su base provinciale evidenzia una situazione analoga, con la provincia di Prato che sventa su tutte, finanche su quelle lombarde. Logico attendersi che il sostegno finanziario messo a disposizione dal Governo consentirà una ripartenza più rapida dei sistemi produttivi andati in crisi, per cui la ripresa sarà decisamente più agevole per le aziende del Nord. Il settore turistico, uno degli asset più fecondi del nostro Paese, che incide per il 13% sulla produzione della ricchezza nazionale, sarà quello che subirà la maggiore flessione (-25% rispetto ai volumi dell'anno precedente). Ma quel che preoccupa ancor di più è la caduta dei livelli occupazionali del settore, con valori stimati tra i 237.000 e i 261.000 posti di lavoro in meno. Anche l'industria sarebbe interessata da un calo consistente (tra i 108.000 e i 193.000 posti). Le uniche note positive riguarderebbero il comparto sanitario e quello dell'istruzione, che vedrebbero incrementati gli organici di complessivi 88.000 posti. Gli analisti precisano che il quadro tendenziale esposto presuppone una situazione sanitaria in controllo, quindi non ulteriormente stressata da effetti pandemici. Al netto della contingenza epidemiologica, i mali sono quelli di sempre: abbandono scolastico, livelli elevatissimi di disoccupazione, basso numero di laureati, disallineamento tra domanda e offerta di lavoro, fortissime differenze di genere.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

Per far fronte ad una situazione così delineata, all' Esecutivo non rimane altro che prorogare tutti i provvedimenti sin qui elaborati a difesa di lavoratori e famiglie, almeno sino a tutto il 2020. Le misure a sostegno si potranno ridimensionare solo in presenza di una ripresa economica effettiva che, realisticamente, non si potrà realizzare prima del 2022. Restano da definire le nuove direzioni che lo sviluppo dovrà abbracciare per superare le criticità attuali (settori strategici). Logicamente, il nostro contesto territoriale non si presenta troppo diverso da quello generale, ma se ne differenzia per alcuni tratti sui quali sarà bene porre grande attenzione. Ad oggi, il totale degli occupati ammonta a 162 mila unità (il 17,6% del totale regionale), di cui un terzo è costituito da donne (54 mila). I lavoratori dipendenti sono 121 mila (il 74,7% del totale). Il tasso di occupazione complessivo si attesta al 43,2%, quello femminile è di 29,5% punti più basso di quello maschile. I disoccupati sono stimati in 29 mila, di cui 12 mila donne. Percentualizzando i valori, rileviamo il 15,4% per gli uomini ed il 17,9% per le donne. Più in generale, il tasso di mancata partecipazione al lavoro, che include disoccupati e neet, è ancora più preoccupante: 33,9% per gli uomini e 44,8% per le donne. Per completare il quadro, forniamo un riferimento anche sul ricorso agli ammortizzatori sociali, comparando i primi cinque mesi dell' anno in corso con quelli del 2019: le ore complessivamente autorizzate aumentano del 40,07%, passando dai 6.225.669 del 2019 a 15.534.820 ore. L' aumento più rilevante interessa la cassa integrazione in deroga, quella che si utilizza per proteggere i settori più vulnerabili (commercio e servizi), che sale a 2.024.542 ore. Numeri impietosi, che qualificano esattamente il contesto territoriale e che dovrebbero impegnare istituzioni, politica, parti sociali ed economiche nella ricerca dei rimedi da porre in essere con immediatezza. Siamo in presenza di un vero e proprio esercito di disoccupati. Un fattore che rischia di minare i già precari equilibri sociali. La ripartenza dei traffici al Porto di Taranto è una buona notizia ma, ad oggi, non sposta gli equilibri. L' Agenzia portuale ha appena iniziato a decongestionarsi, ricollocando al lavoro solo le prime 72 unità. Nell' Italia del post Covid si impone, a sorpresa, un dato inaspettato: al Sud, i salari reali (il salario nominale trasformato in potere d' acquisto) sono mediamente più alti di circa il 9% rispetto a quelli del Nord. A decretarne il successo è il più basso costo della vita, sul quale incidono il minor prezzo degli alloggi e la spesa delle famiglie. I lavoratori della Pubblica Amministrazione (Scuola e Inps su tutti) sono alla testa di questo, sempre più nutrito, gruppo di lavoratori che chiedono di essere ricollocati al Sud. Al netto delle suggestioni, non condivisibili, del prof. Ichino, che ipotizza una contrattazione decentrata al ribasso, modulando la produttività e negoziando, in sostanza, il salario reale, si rileva un elemento di positività sul quale lavorare per il rilancio dell' economia meridionale. Un Mezzogiorno attrattivo per i lavoratori potrebbe costituire una leva strategica anche per le aziende intenzionate ad investire al Sud, che potrebbero disporre di un "capitale umano" meglio remunerato e poco propenso a trasferirsi altrove. Elementi di riflessione e di analisi, utili per economisti, sociologi e politici di qualità, alla ricerca di modelli di sviluppo più equilibrati, in grado di soddisfare quei bisogni drammaticamente compressi dalla crisi siderurgica e ambientale e solo sfiorati da quella epidemiologica. Le crisi, generalmente, deprimono i contesti economici e peggiorano quelli sociali ma stimolano ed impegnano le classi dirigenti nella ricerca di soluzioni nuove e diverse, che siano in grado di migliorare la qualità della vita degli amministrati. A ben guardare, un autentico banco di prova per chi si ricandida a svolgere ruoli di governo pur in assenza di risultati significativi nelle precedenti esperienze amministrative. Giancarlo Turi.

Il lungomare tutto nuovo un progetto da 33 milioni

L' OBIETTIVO Sistemare le parti pubbliche del territorio tra la città e il porto

Il progetto realizzato dal Comune di Taranto e dall' Autorità di Sistema Portuale del mar Ionio, recentemente candidato al bando del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è un vero e proprio masterplan che mira alla sistemazione di parti pubbliche del territorio tra la città e il porto. Comune e Authority, con l' intenzione di partecipare a questo bando, hanno avviato da subito una proficua interlocuzione: «I tre interventi combinati - ha spiegato il sindaco Rinaldo Melucci -, consentiranno di riqualificare e restituire alla fruizione di cittadini e turisti, in un unico sistema di spazi pubblici di grande bellezza, la quasi totalità degli affacci della parte centrale di Taranto sul Mar Grande. Un intervento che si connette idealmente a quelli già progettati per il waterfront Mar Piccolo e per le aree dell' ex banchina Torpediniere». Il costo complessivo dei tre interventi è stimato in poco oltre 33 milioni di euro: 16 milioni sono richiesti attraverso la partecipazione al bando, la parte restante sarà coperta con risorse proprie dell' **AdSP**. «Anche in questo caso - le parole dell' assessore ai Lavori Pubblici Ubaldo Occhinegro - la sfida progettuale è notevole: non cambieremo solo il volto della città, con questo intervento ricostruiremo il rapporto tra tessuto urbano e mare che oggi appare sfilacciato». In particolare, Comune di Taranto e Autorità portuale si sono candidati per ottenere i finanziamenti ministeriali previsti dal bando: "Programma di Azione e Coesione" complementare al Pon Infrastrutture e Reti 2014 - 2020, i cui termini sono scaduti lo scorso 14 luglio. Il Municipio ha partecipato al bando ministeriale per quel che riguarda l' Asse B - Programma recupero waterfront e per questo motivo, già nei mesi scorsi, aveva avviato subito interlocuzioni con l' Autorità di sistema portuale, considerata (così come si legge nella delibera di giunta approvata) «la reciprocità degli interessi volti alla sistemazione di parti pubbliche del territorio prospicienti il mare a partire dall' interfaccia città - porto, rappresentata dal varco Est e dalla calata 1 (quartiere Tamburi Porta Napoli) per poi proseguire al piede delle "Mura Aragonesi" (Isola madre) e culminare con la sistemazione del piede del lungomare Vittorio Emanuele III (Borgo di Taranto)». In particolare, con una delibera della stessa giunta, era stato approvato lo schema per un accordo di collaborazione - poi sottoscritto - composto di 9 articoli nel quale si precisava che ciascuna delle parti avrebbe nominato un gruppo di lavoro incaricato dello svolgimento delle previste attività oggetto dell' Accordo consistenti innanzitutto nella costituzione di una Cabina di regia - Comitato di indirizzo da convocare con cadenza mensile. Comune di Taranto e Autorità portuale hanno così elaborato tre diversi progetti: spostamento del varco Est, funzionale alla pubblica accessibilità al nuovo edificio polifunzionale in fase di completamento e conseguente formazione di una ampia parte pubblica sistemata a verde e a piazza; formazione della passeggiata al piede delle Mura con collegamento ciclopedonale e possibile accesso ai locali ipogei presenti nell' Isola e, infine, formazione della passeggiata pedonale al piede della scarpata del Lungomare Vittorio Emanuele III e, in ultimo, la sistemazione delle gallerie esistenti al termine del Lungomare storico e delle antistanti aree sino alla linea di battaglia.



Dal Terminal al Castello Aragonese «In quattro anni il nuovo waterfront»

Comune e Authority al lavoro. Melucci: «I tarantini godranno dell'affaccio su Mar Grande»

ALESSIO PIGNATELLI

Alessio PIGNATELLI L'obiettivo è noto: trasformare una città sul mare in una città di mare. Concezioni profondamente diverse e, per completare il passaggio, oltre a un diverso approccio culturale occorrono interventi strutturali. Uno, per esempio, è quello relativo alla riqualificazione del waterfront del Mar Grande: amministrazione comunale e **Autorità** di **sistema portuale** hanno condiviso un progetto, recentemente candidato al bando del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da più interventi per un investimento totale da oltre 33 milioni di euro. Un vero e proprio masterplan che mira alla sistemazione di parti pubbliche del territorio tra la città e il porto lo definisce Palazzo di Città. Una visione che concepisce diversamente gli spazi contigui tra mare e città e apre nuovi scenari. Comune e Authority, con l'intenzione di partecipare a questo bando, hanno avviato da subito una proficua interlocuzione. «I tre interventi combinati ha spiegato il sindaco Rinaldo Melucci consentiranno di riqualificare e restituire alla fruizione di cittadini e turisti, in un unico **sistema** di spazi pubblici di grande bellezza, la quasi totalità degli affacci della parte centrale di Taranto sul Mar Grande. Un intervento che si connette idealmente a quelli già progettati per il waterfront Mar Piccolo e per le aree dell'ex banchina Torpediniere». Il costo complessivo dei tre interventi è stimato in poco oltre 33 milioni di euro: 16 milioni sono richiesti attraverso la partecipazione al bando, la parte restante sarà coperta con risorse proprie dell'**Autorità** del Mar Ionio. «Da tempo abbiamo avviato questa iniziativa per riqualificare e legare le aree di cerniera tra città e porto ha commentato il presidente dell'Authority Sergio Prete - Di recente c'è stato un lavoro fruttuoso con il Comune e abbiamo avviato questa progettazione condivisa. Siamo particolarmente contenti e fiduciosi che i progetti vengano finanziati per dare corso alla realizzazione degli interventi che vanno dall'area dove ora è ubicato il Terminal bus sino a tutta la ringhiera giungendo al Castello Aragonese». Inoltre bisogna ricordare gli interventi già programmati che riguardano la riqualificazione del Molo San Cataldo e l'arretramento del varco doganale che vanno appunto nella stessa direzione. «I principi ispiratori condivisi col Comune sono sostenibilità ambientale e fluidità degli spazi ha specificato Prete sulla riqualificazione del waterfront del Mar Grande - Sono previste aree verdi e la realizzazione di una passeggiata leggera a livello mare che congiungerà il ponte di pietra al castello Aragonese. Questo consentirà di usufruire e ammirare anche la parte inferiore della Città Vecchia. C'è la volontà di fare al più presto: mi potrei sbilanciare sui tempi dicendo che potremo completare, tra progettazione e realizzazione, nel giro di tre o quattro anni». Insomma, si tratterebbe di un vero e proprio cambiamento radicale. «Anche in questo caso le parole finali dell'assessore ai Lavori Pubblici Ubaldo Occhinegro la sfida progettuale è notevole: non cambieremo solo il volto della città, con questo intervento ricostruiremo il rapporto tra tessuto urbano e mare che oggi appare sfilacciato». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Taranto

Riquilificazione del waterfront Mar Grande, il progetto condiviso di Comune e Autorità Portuale del Mar Ionio

Il progetto realizzato dal Comune di Taranto e dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ionio** recentemente candidato al bando del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è un vero e proprio masterplan che mira alla sistemazione di parti pubbliche del territorio tra la città e il porto. Comune e Authority, con l' intenzione di partecipare a questo bando, hanno avviato da subito una proficua interlocuzione: «I tre interventi combinati - ha spiegato il sindaco Rinaldo Melucci -, consentiranno di riquilificare e restituire alla fruizione di cittadini e turisti, in un unico **sistema** di spazi pubblici di grande bellezza, la quasi totalità degli affacci della parte centrale di Taranto sul **Mar Grande**. Un intervento che si connette idealmente a quelli già progettati per il waterfront **Mar Piccolo** e per le aree dell' ex banchina Torpediniere». Il costo complessivo dei tre interventi è stimato in poco oltre 33 milioni di euro: 16 milioni sono richiesti attraverso la partecipazione al bando, la parte restante sarà coperta con risorse proprie dell' AdSP. «Anche in questo caso - le parole dell' assessore ai Lavori Pubblici Ubaldo Occhinegro- la sfida progettuale è notevole: non cambieremo solo il volto della città, con questo intervento ricostruiremo il rapporto tra tessuto urbano e mare che oggi appare sfilacciato».



Il Nautilus

Taranto

Autorità di Sistema del Porto di Taranto: San Cataldo Container Terminal Spa - Manifestazione di ringraziamento - first call 12.07.2020

Si è tenuta, presso la sede dell' Autorità di Sistema del **Porto** di **Taranto**, la videoconferenza con la quale la Yilport Holding e la San Cataldo Container Terminal hanno voluto ringraziare le Istituzioni e le Autorità e quanti si sono adoperati per la perfetta riuscita del primo attracco di una nave feeder al molo polisettoriale del 12 luglio 2020. La complessità di un sistema portuale è ben nota agli operatori del settore: professionalità diversificate e competenze specifiche che in sinergia operano per velocizzare in piena sicurezza le operazioni di sbarco e imbarco attuando procedure mirate al raggiungimento dello scopo aziendale. Trasferire merci di ogni tipo da un capo all' altro del globo sfruttando porti attrezzati e intermodali. Ha introdotto la manifestazione il General Manager della San Cataldo Container Terminal Spa, Dott.ssa Raffaella Del Prete, che dopo i saluti di rito ha passato il testimone al Presidente dell' AdSP del Mar Jonio, Avv. Sergio Prete. 'Questa giornata - afferma il presidente dell' AdSP del Mar Ionio, Prof. Avv. Sergio Prete - rappresenta un momento di condivisione e profondo ringraziamento da parte dell' AdSP del Mar Ionio nei confronti dell' operatore internazionale d' eccellenza Yilport Holding, nella persona del suo leader Robert Yildirim, nonché della Società San Cataldo Container Terminal e della Compagnia CMA-CGM per l' intenso lavoro e la determinazione posta in essere sino ad oggi. Con l' attivazione del primo servizio feeder operata da CMA-CGM sul terminal di **Taranto** lo scorso 12 luglio, il **porto** di **Taranto** è stato finalmente riposizionato nelle mappe internazionali dello shipping e dei traffici commerciali quale hub intermodale e logistico del Mediterraneo. Il ringraziamento è esteso ovviamente a tutte le Autorità nazionali, regionali e locali ed alla comunità portuale jonica che ha sostenuto e sostiene costantemente l' ambizioso progetto di sviluppo del terminal di **Taranto**, supportando in maniera dinamica e propulsiva i processi di sviluppo che interesseranno il futuro del sistema portuale jonico e, in generale, del Mezzogiorno, a beneficio della portualità nazionale. Questo non è chiaramente un punto di arrivo ma la partenza verso traguardi condivisi ed ambiziosi'. Per queste motivazioni Robert Yuksel Yildirim in persona, collegato in videoconferenza, ha voluto ringraziare quanti si sono adoperati e si adoperano nel **Porto** di **Taranto** per agevolare il lavoro di tecnici e maestranze di Yilport in questa fase iniziale del grande progetto per il rilancio effettivo del molo polisettoriale. 'We can do it affinché il sogno diventi realtà, abbiamo creduto in **Taranto**, Città che ha sofferto per più di 7 anni la mancanza di traffici containers e adesso è arrivato il tempo per rendere esecutiva la rinascita del terminal. 'to make this dream happen'; vogliamo lavorare insieme per realizzare congiuntamente il progetto su **Taranto**.. we believe in **Taranto**; thanks to CMA-CGM che col servizio Turmed incrementerà i rapporti commerciali tra Turchia e Italia e Italia e Nord-Africa con **Taranto** che avrà un ruolo centrale nello sviluppo dei futuri traffici. Increase economic relationship; siamo inoltre in contatto con i player intercontinentali dello shipping con l' obiettivo di aggiungere nuovi servizi nei prossimi mesi; 12th July was an exciting day. il 12 luglio è stato un giorno emozionante per aver seguito l' approdo della prima call della nave Nicola e aver percepito la gioia dei lavoratori e della comunità locale; non guardiamo al passato ma concentriamoci sugli obiettivi futuri; è mia intenzione venire a **Taranto** quanto prima per visitare e osservare il progress delle attività del terminal e riprogrammare il futuro insieme a tutti coloro che oggi hanno reso possibile la realizzazione del nostro progetto..'. Alla manifestazione di ringraziamento è intervenuto anche il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Sen. Mario Turco, il quale ha





Il Nautilus

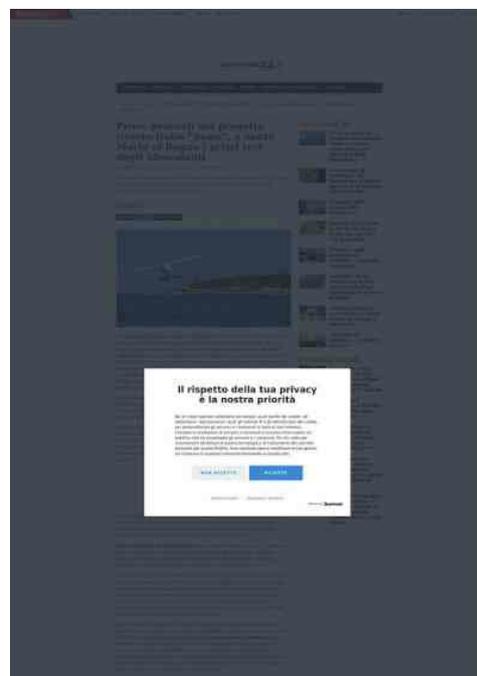
Taranto

del Consiglio e del Governo su **Taranto** sono massime e in questo contesto il **Porto** rappresenta un asset strategico per la riconversione economica che abbiamo già avviato da mesi con il 'Cantiere **Taranto**'. L'inizio delle attività portuali di Yilport e della società San Cataldo, sono per noi importanti e significative al fine di potenziare, in futuro, i traffici all'interno del sistema portuale jonico, diventando centrali nel più ampio bacino del Mediterraneo. Siamo lavorando a livello governativo per favorire gli insediamenti produttivi qui a **Taranto**, migliorando le infrastrutture portuali non solo materiali ma anche immateriali. Stiamo completando e accelerando le opere ferme da alcuni anni, ma anche abbiamo istituito due laboratori scientifici che s'insiederanno all'interno del **Porto**, entrambi gestiti dal Cnr, uno scientifico-merceologico che permetterà l'analisi appunto delle merci in transito nello scalo jonico, e l'altro specifico per le certificazioni agroalimentari dei cosiddetti prodotti quarta gamma che permetterà il trattamento e la collocazione direttamente nella grande distribuzione. Ricordo inoltre che abbiamo anche istituito, in breve tempo, la Zona Franca Doganale, ottenendo già la certificazione della perimetrazione, e l'attivazione della Zona Economica Speciale; entrambe le misure sono indirizzate a favorire investimenti privati nell'area portuale e retroportuale, grazie anche alle agevolazioni fiscali introdotte. A completare il quadro degli investimenti governativi a supporto della logistica portuale nel DL Rilancio abbiamo finanziato il progetto per accelerare sia la tratta ferroviaria **Taranto**-Battipaglia, che il completamento della strada statale jonica. Infine come investimento pluriennale, intendiamo presentare al Cipe la cosiddetta 'diagonale mediterranea Sud', che ripercorre la vecchia via Appia e che punta a collegare tutti i principali porti del Sud. Sarà un'opera strategica per l'intero Mezzogiorno. Per quanto riguarda l'insediamento di Yilport a **Taranto** ringrazio per l'interesse manifestato e rinnovo la mia completa disponibilità, al fine di consolidare il legame oramai evidente tra la società e il territorio di **Taranto**'. L'Amministratore Delegato della CMA-CGM Italy, Paolo Lo Bianco, ha inviato il suo contributo alla manifestazione per mezzo di un video in cui ha dichiarato che 'CMA-CGM ha creduto fortemente nel potenziale di questo nuovo prodotto intermodale, un servizio dedicato in grado di offrire collegamenti diretti e veloci tra Turchia, Italia e Tunisia con le sue 4 navi da 1.100 TEUs. Grazie a questa nuova alternativa di trasporto eco-compatibile, oltre ad offrire ai clienti soluzioni end-to-end valide e affidabili, riconfermiamo il nostro impegno nella salvaguardia dell'ambiente. La protezione dell'ambiente è al centro dell'impegno del Gruppo per lo sviluppo sostenibile e responsabile. Oggi siamo lieti di essere qui per festeggiare con tutti voi non solo la partenza di questo nuovo servizio da **Taranto** ma anche la ripartenza di un **porto** e un'infrastruttura di connessione di vasta portata ad esso associate.' In conclusione il General Manager della SCCT, Raffaella Del Prete ha ribadito il valore dell'attracco del 12 Luglio: 'un primo piccolo passo verso la piena operatività del nostro progetto di fare di **Taranto** il hub più importante nel cuore del Mediterraneo nel settore della movimentazione dei container'.

Prove generali del progetto Grecia-Italia 'Swan', a Santa Maria al Bagno i primi test degli idrovolanti

Gli idrovolanti fanno i primi voli di prova nello specchio d'acqua di Santa Maria al Bagno. Nei giorni scorsi, con l'ausilio della Scuola Italiana Volo, tre velivoli hanno effettuato i fly test utili a verificare le procedure di decollo e ammaraggio nella zona designata per la realizzazione di una idrosuperficie. I test sono serviti anche a valutare l'impatto acustico (procedure 'anti rumore'), attraverso alcuni rilevatori posizionati in diversi punti sulla costa e l'esame di una equipe di tecnici ed esperti. Il bilancio è positivo, l'area individuata si è rivelata adeguata e anche le prove sul rumore hanno dimostrato il limitato impatto sul contesto circostante. I fly test sono un importante step di Swan (Sustainable Water Aerodrome Network), il progetto finanziato con circa 3 milioni di euro da un programma Ue che prevede la realizzazione di un sistema di otto idrosuperfici tra l'Italia e la Grecia per incentivare il trasporto su idrovolante. Si tratta dell'ambizioso Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020 (www.greece-italy.eu), che ha una dotazione finanziaria di oltre 123 milioni di euro e che è un programma bilaterale di cooperazione transfrontaliera, co-finanziato dall'Unione Europea attraverso il Fondo

Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e dai due stati membri (Italia e Grecia) con una quota nazionale. Il Programma ha come obiettivo principale la definizione di una strategia di crescita transfrontaliera tra la Puglia e la Grecia, finalizzata allo sviluppo di un'economia dinamica basata su sistemi smart, sostenibili e inclusivi per migliorare la qualità della vita dei cittadini di queste regioni. Swan è il frutto del partenariato tra l'Autorità Portuale di Corfù (capofila), il Comune di Corfù, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto, il Comune di Gallipoli e il Comune di Nardò ed è stato sviluppato con il supporto di Aviazione Marittima Italiana e la società Magister Ludi. Le idrosuperfici nei porti di Taranto e Gallipoli, a Santa Maria al Bagno e sulla sponda greca nei porti di Corfù, Paxos, Erikusa, Matraki e Othoni forniranno una 'base' polifunzionale per una serie di servizi al territorio su via aerea (protezione civile, monitoraggio ambientale, soccorso, assistenza, ecc.), per altri servizi informativi e culturali e per lo sviluppo di collegamenti su idrovolante, che sono una soluzione immediata e a basso impatto ambientale per collegare località a forte vocazione turistica. L'idrovolante è un mezzo di trasporto molto diffuso poiché non necessita di infrastrutture complesse (in sostanza un pontile 'leggero' che viene rimosso in inverno) e che ha un livello molto ridotto di inquinamento ambientale e acustico. Il progetto prevede appunto la realizzazione di una idrosuperficie, che consiste nella disponibilità di uno specchio d'acqua adeguato alle operazioni e di una struttura di approdo a terra, di fatto un mini-terminal con area welcome (per servizi di accoglienza passeggeri e informazione), uffici, primo soccorso, servizi igienici e di ristorazione.



Fly-test sul litorale di Santa Maria al Bagno. Gli idrovolanti prendono quota

Prove tecniche generali di decollo e ammaraggio dei velivoli che saranno impiegati nelle idrosuperfici previste dal progetto 'Swan' tra il litorale di Nardò e i porti di Gallipoli, Taranto e della Grecia

NARDO' - Prove tecniche di decollo e ammaraggio per gli idrovolanti che presto consentiranno i collegamenti transfrontalieri sul litorale ionico-salentino nell'ambito del progetto europeo Swan sull'asse Italia-Grecia. In questi giorni infatti i mezzi aerei hanno effettuato i primi voli di prova nello specchio d'acqua di Santa Maria al Bagno. Con l'ausilio della Scuola italiana volo, sono stati tre i velivoli che hanno effettuato i fly-test utili a verificare le procedure di decollo e ammaraggio nella zona designata per la realizzazione di una idrosuperficie tra quelle designate nel progetto. Il monitoraggio e le simulazioni si sono rivelati utili anche a valutare l'impatto acustico dei voli attraverso l'utilizzo di alcuni rilevatori posizionati in diversi punti sulla costa e con l'esame anti-rumore eseguito da una équipe di tecnici ed esperti. Il bilancio, sulla base dei primi risultati, è stato definito positivo. L'area del litorale neretino individuata si è rivelata adeguata e anche le prove sul rumore hanno dimostrato il limitato impatto sul contesto circostante. "Siamo soddisfatti per il positivo esito dei fly test" dice l'assessore al Turismo del Comune di Nardò, Giulia Puglia, "che ci consentono di non avere intoppi per quanto riguarda l'aspetto legato ai velivoli e ai voli. Ora siamo concentrati sull'iter tecnico e burocratico. Questo progetto è una opportunità enorme per la nostra città, interamente finanziata dall'Unione europea dal programma di cooperazione Grecia-Italia, e utile a collegare Nardò a Gallipoli e Taranto e a diverse località turistiche della Grecia. La finalità è soprattutto turistica, ma non solo. Peraltro, il cuore di Swan" aggiunge l'assessore comunale, "è la sua sostenibilità perché l'idrovolante è silenzioso e non inquina e l'idrosuperficie ha un impatto molto piccolo sul contesto e sarà rimossa nei mesi invernali. Accoglieremo i turisti all'idrosuperficie e li indirizzeremo sul territorio, nel nostro centro storico, i contenitori culturali, il parco di Porto Selvaggio. Il progetto si pone come fulcro del turismo nel Salento". Le idrosuperfici sono anche previste nei porti di Taranto e Gallipoli, oltre che a Santa Maria al Bagno e sulla sponda greca nei porti di Corfù, Paxos, Erikusa, Matraki e Othoni e forniranno una "base" polifunzionale per una serie di servizi al territorio su via aerea (protezione civile, monitoraggio ambientale, soccorso, assistenza), per altri servizi informativi e culturali e per lo sviluppo di collegamenti su idrovolante, che sono una soluzione immediata e a basso impatto ambientale per collegare località a forte vocazione turistica. I fly test sono un importante step per la compatibilità del progetto Swan (Sustainable Water Aerodrome Network), finanziato con circa tre milioni di euro da un programma della comunità europea che prevede la realizzazione di un **sistema** di otto idrosuperfici tra l'Italia e la Grecia per incentivare il trasporto su idrovolante. L'idrovolante è un mezzo di trasporto molto diffuso poiché non necessita di infrastrutture complesse (in sostanza un pontile "leggero" che viene rimosso in inverno) e che ha un livello molto ridotto di inquinamento ambientale e acustico. Il progetto prevede appunto la realizzazione di una idrosuperficie, che consiste nella disponibilità di uno specchio d'acqua adeguato alle operazioni e di una struttura di approdo a terra, di fatto un mini-terminal con area welcome, per servizi di accoglienza passeggeri e informazione, uffici, primo soccorso, servizi igienici e di ristorazione. "È importante per Gallipoli e per l'intero territorio essere in questa grande rete progettuale" evidenzia il sindaco di Gallipoli, Stefano Minerva, "sono convinto che sia necessario più che mai indirizzarsi verso vie alternative per implementare alcuni servizi. La città di Gallipoli, come sempre, sarà in





LeccePrima

Taranto

efficacia del progetto e per consolidare questo **sistema** vincente". Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante . . . Forse potrebbe interessarti . . . "Investire sulle singole infrastrutture" aggiunge **Sergio Prete** , presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Ionio**, "non è più sufficiente per un porto che aspiri a diventare competitivo ed efficiente. Le infrastrutture devono necessariamente integrarsi e comunicare tra loro all' interno di un unico ecosistema strutturale facilmente fruibile da cittadini e operatori. Per noi, investire su un' idrosuperficie e quindi sul trasporto di aerei anfibi, significa integrare questa infrastruttura all' interno di un più ampio progetto di rivalutazione del water front della città di Taranto e integrare un' offerta, crocieristica e turistica, in continua evoluzione. Investiamo nella multimodalità di trasporto in un porto che vuole essere presente nei mercati del turismo internazionale". Gallery.

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Golfo Aranci. In porto una storica nave costruita nel 1921: ospitò Churchill e Roosevelt

L'ormeggio conteso fra traghetto e yacht

Il comandante chiede lo spostamento della lussuosa imbarcazione

C'è da spostare una macchina, anzi uno yacht: il tormentone estivo di trent'anni fa sarebbe stata la colonna sonora perfetta per un problema di parcheggio sorto ieri pomeriggio nel porto di Golfo Aranci tra un traghetto passeggeri della Corsica ferries e una lussuosa imbarcazione storica impegnata a fare rifornimento. Quando la Pascal Lota, in arrivo da Livorno, è arrivata a poca distanza dal porto, ha trovato - poco distante dall'ormeggio designato, un grande yacht da 75 metri battente bandiera portoghese. Tutto in regola: lo yacht era stato regolarmente autorizzato dalla Capitaneria di porto a fare rifornimento ed era nella posizione che gli era stata assegnata. Il comandante della nave però ha ritenuto che fosse troppo a ridosso e che la manovra non potesse svolgersi in completa sicurezza così ha chiesto l'intervento della Guardia costiera che ha invitato l'imbarcazione a lasciare spazio al traghetto. Il tutto ha comportato un ritardo di circa mezz'ora con i passeggeri che hanno assistito all'insolita contestazione sul parcheggio. Ordinaria amministrazione, assicurano in Capitaneria. «La sosta per il rifornimento era regolarmente autorizzata - spiega il comandante dell'ufficio di Golfo Aranci, il tenente di vascello Angelo Filosa - ma il comandante della nave ha ritenuto necessario lo spostamento per l'ormeggio, richiesta assolutamente legittima che abbiamo accolto fornendo la necessaria assistenza». Lo yacht storico Dalla Capitaneria, senza farne il nome, spiegano che si tratta di uno yacht importante che batte bandiera portoghese. Elementi che portano alla SS Delphine che i portali che tracciano le posizioni delle navi davano ancora ormeggiato ieri sera, dopo la ripartenza della Pascal Lota, al porto di Golfo Aranci. Un gioiello del mare, con motori a vapore, costruito nel 1921 negli Stati Uniti e che ospitò Winston Churchill e Franklin Roosevelt. Oggi viene noleggiata per raffinate e lussuose crociere che hanno toccato anche la Gallura dove si incrociano le rotte del lusso e quelle dei comuni mortali. Caterina De Roberto.



Avvenire (Diocesane)

Cagliari

commercio. Il Porto Canale, eterna incompiuta che potrebbe fungere da volano per l'economia locale

Potrebbe essere un hub strategico negli scambi commerciali, nel transhipment, nella cantieristica navale industriale e da diporto. Eppure, il Porto Canale di Cagliari continua a essere un' eterna incompiuta. A dispetto della sua posizione centrale nel Mediterraneo lo scalo cagliaritano non è mai decollato. Le cause sono molteplici, non ultima la discutibile gestione da parte della Contship, società terminalista che - caso forse unico al mondo - ha gestito per tanti anni non solo il Porto Canale di Cagliari ma anche il concorrente scalo di Gioia Tauro, in Calabria. Dopo ventidue anni, nel settembre 2019, la licenza della Contship è stata revocata, ma nel frattempo il traffico nel Porto Cagliaritano si era completamente azzerato. Da allora per gli oltre duecento lavoratori portuali si sono aperte le porte della cassa integrazione e l' infrastruttura è tornata sul mercato internazionale. I prossimi mesi saranno dunque cruciali per conoscere il futuro dell' infrastruttura che conta 400 mila metri quadri di piazzali, 900 mila metri quadri di aree portuali disponibili e oltre 1500 metri di banchine con fondali di 16 metri con un potenziale di movimentazione pari a 1,3 milioni di Teu all' anno. Ma il futuro del Porto canale è legato a due questioni fondamentali. La prima è la vigenza del vincolo paesaggistico sulla spiaggia della Plaja. Una spiaggia che sicuramente a suo tempo è stata bella e degna di tutela, ma che, dopo la costruzione dell' infrastruttura e la radicale modifica dello stato dei luoghi, oggi non esiste più. Peccato che il vincolo, di cui l' **Autorità di sistema** portuale del mare di Sardegna ha più volte chiesto lo spostamento al di fuori delle dighe foranee del porto, stia bloccando quasi 100 milioni di euro di finanziamenti che potrebbero rendere l' infrastruttura molto più attrattiva per gli investitori e per un nuovo terminalista. Per questo motivo, pochi giorni fa, le istituzioni cagliaritane e i rappresentanti degli industriali e dei lavoratori hanno scritto al presidente del Consiglio dei Ministri Giuseppe Conte una lettera accorata chiedendo la rimozione dei vincoli. Ma l' altro grande mistero legato al mancato decollo del Porto Canale di Cagliari riguarda la ormai mitologica zona franca doganale. Nonostante nel 1998, con la Giunta Palomba, dopo una lunga trattativa con il governo D' Alema, sia stato emanato il decreto legislativo che ha istituito la zona franca doganale nei porti di Cagliari, Portovesme, Arbatax, Olbia, Oristano, nel corso degli anni questo provvedimento non è stato mai attuato dalla politica sarda che per ragioni insondabili non ha mai voluto cogliere questa opportunità. Solo pochi giorni fa il Cacip, il Consorzio Industriale di Cagliari, ha annunciato che le infrastrutture per la nuova zona franca doganale sono finalmente pronte. Pare siano disponibili circa 70 ettari di lotti in cui potranno essere ospitate iniziative di vario tipo. Adesso per il rilancio dello scalo cagliaritano mancano "soltanto" gli imprenditori pronti a investire e ovviamente il traffico delle merci internazionali che, nelle more della pachidermica burocrazia sarda, hanno percorso altre rotte. (A.Z.)



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Pianificazione portuale, la città si divide

Augusta. Reazioni di pro e contro al documento di pianificazione strategica di **sistema** (Dpss) approvato da 15 consiglieri della maggioranza e da uno dell' opposizione. Favorevole al Dpss dell' **Autorità portuale di sistema** e alle osservazioni del Comune deliberate dall' Aula si dichiara Assoporto. Marina Noè, presidente dell' associazione di operatori portuali, alla seduta consiliare del 15 luglio ha confermato la propria adesione al documento nella consapevolezza che lo stesso «sia la fotografia della situazione attuale sia in termini politici sia infrastrutturali, ma anche un documento previsto dalla vigente normativa e propedeutico alla predisposizione del Piano regolatore **portuale**. Per quanto riguarda l' area sottoposta al suggerimento di cambio di destinazione d' uso che comunque riguarderà il redigendo Piano regolatore del porto è da considerarsi individuata in quella strettamente ricadente nell' area Maxcom e non anche i territori limitrofi». Assoporto inoltre, in merito alle altre osservazioni relative all' allargamento dei limiti territoriali dell' Adsp ha evidenziato che non bisogna commettere errori perché l' allargamento può rappresentare una grande opportunità per la città. «Non c' è dubbio infatti che, per dare una prospettiva di sviluppo concertata e condivisa con il territorio - aggiunge Noè - servano i fondi e che questi siano disponibili nelle casse dell' Adps che, ricordiamo, è un Ente creato proprio per sviluppare il territorio di Augusta a cui si è come noto da poco unito il territorio di Catania e di cui probabilmente altri porti della Sicilia orientale entreranno a far parte. E' come dire che maggiore è il territorio su cui investire ad Augusta maggiori saranno le ricadute finanziarie ed economiche per la nostra città. Assoporto Augusta, inoltre, ha già dato la propria disponibilità per un confronto e per la necessaria condivisione sui redigenti piani regolatori comunale e **portuale**». Critiche giungono, invece, dal comitato Stop Veleni: «Il Dpss pur non essendo ancora il piano regolatore definitivo a nostro avviso doveva essere portato a conoscenza dell' intera popolazione, perché spetta ad essa decidere cosa volere o non volere nel territorio. Il fatto che sia stato pubblicato già da qualche mese nel sito dell' Adsp non giustifica il fatto che questo lavoro di concertazione con tutte parti sociali non sia stato fatto, poiché non tutti hanno l' opportunità e gli strumenti di accedere a certi canali. Capiamo che è difficile entrare in questa logica, ma bisogna necessariamente iniziare a farlo e accettare che oramai sono finiti i tempi in cui i destini dei territori erano in mano a pochi eletti che ne disponevano a loro piacimento. Noi del comitato Stop Veleni insieme alla Rete dei Comitati Territoriali Siciliani scriveremo alle istituzioni per chiedere di partecipare ai tavoli in sede di approvazione del piano». Agnese Siliato.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

il territorio

Al centro il porto di Augusta e l' area industriale

Il territorio di Siracusa è interessato al Ponte perché il sistema portuale della Sicilia Orientale con al centro il **porto** di **Augusta** e le aree di Punta Cugno e Marina di Melilli vi avrebbero un ruolo di punta: le imprese metalmeccaniche nella preparazione delle strutture in ferro, il **porto** nella spedizione dei manufatti a Messina, le nostre cementerie nella preparazione dei concili in cemento per rivestire le gallerie. La professionalità delle nostre maestranze apprezzata nel mondo farebbe il resto. La classe dirigente siracusana deve schierarsi a favore dell' opera, evitando la diserzione che di recente l' ha connotata rispetto ad altre opere previste per questo territorio: il termovalorizzatore e il rigassificatore. Il primo risolve il dramma dei rifiuti in discarica e produce energia. Città importanti del mondo civile e del nord Italia ce l' hanno, il ministero dell' Ambiente aveva escluso conseguenze ambientali ed il professor Veronesi aveva escluso conseguenze sulla salute. Il secondo è un impianto che riporta allo stato gassoso il metano reso liquido per il trasporto su nave. Anch' esso produce energia. Di termovalorizzatori in Sicilia si è persa la traccia, grazie alla demagogia ambientalista del ministro "verde" Pecoraro Scanio (2007), mentre adesso spunta l' assurda minaccia del ministro dell' ambiente, l' ex generale Costa, al governo siciliano nel caso osasse fare i 2 rigassificatori autorizzati dalla legge 164/2014, resa operativa dal DPCM 10 agosto 2016. I rigassificatori furono cancellati dall' azione del ministro Pecoraro Scanio e del governatore pugliese Vendola (2006), oltre che dalle indecisioni dell' ex governatore della Sicilia Lombardo. S. R.



Shipping Italy

Focus

Lo scacco matto dei portuali all' autoproduzione

Contributo a cura di Riccardo Degli Innocenti * * esperto di lavoro portuale
 Non capita spesso di assistere nelle relazioni industriali a una vittoria così netta dei sindacati nei confronti delle associazioni datoriali. Eppure, con la conversione in legge del DL Rilancio, è stata introdotta una modifica della legge portuale 84/1994 che risolve in maniera drastica a favore dei sindacati la vexata quaestio dell' autoproduzione: l' autoproduzione resta ma sarà consentita, alle condizioni più o meno già previste e comunque da elencare in un prossimo decreto, solo nei porti dove non ci siano imprese e/o compagnie portuali autorizzate a svolgere le operazioni portuali. Resta salvo il principio della libertà di autoproduzione contenuto nella legge 287/1990 sulla tutela della concorrenza e del mercato ma entro un sistema specificamente regolato, quale è il mercato del lavoro portuale. Gli armatori da qualche anno hanno risvegliato la questione dell' autoproduzione sino allora dormiente sotto la coltre accomodante di soluzioni pattizie porto per porto, favorite dalla difformità di interpretazioni e comportamenti delle autorità. Hanno così cominciato a ingaggiare una serie di conflitti plateali sul piano giuridico e

sindacale, specialmente nel settore dei traghetti e delle operazioni di rizzaggio/derizzaggio, innalzando le bandiere della libertà di impresa, della concorrenza e della competitività. Con l' obiettivo di rendere l' autoproduzione una mera facoltà degli armatori, da gestire con procedure sbrigative in funzione delle proprie esigenze operative e di remuneratività, e non ultimo in chiave di forza negoziale nei confronti delle compagnie portuali. Ma quando gli armatori avevano pensato di avere guadagnato delle decisive posizioni di forza, basti pensare ai traghetti di Caronte nei porti siciliani o a quelli di GNV a Napoli e Genova, nei mesi scorsi ci sono state altre due novità, che combinate alla modifica della legge hanno finito per dare scacco matto all' autoproduzione. Il 1° gennaio 2020 è entrata in vigore la «Dockers' clause», inserita nei contratti internazionali dei marittimi a seguito di un accordo tra il sindacato mondiale (ITF, a cui sono affiliate FILT-Cgil, FIT-Cisl e UilTrasporti) e l' organizzazione internazionale degli armatori (IMEC, a cui aderisce anche Confitarma). La clausola recita che un armatore non può operare in autoproduzione senza un accordo preventivo con il sindacato. È il rafforzamento di una precedente clausola, la «Non-Seafarers Work», già presente nei contratti internazionali da alcuni anni, come quello italiano 'Non-Doms', i marittimi non comunitari a bordo di navi di bandiera italiana iscritte nel nostro Registro internazionale. Ma presente anche nel CCNL per i marittimi italiani e comunitari, particolare essenziale che gli armatori omettono di segnalare, per cui già oggi agli equipaggi degli armatori italiani, siano essi composti da italiani, comunitari e non, 'non verrà richiesto, né saranno obbligati a svolgere attività di movimentazione del carico e altri lavori tradizionalmente e storicamente svolti da lavoratori portuali senza un preventivo accordo con il sindacato dei portuali ITF' (art.13 del CCNL). La 'Dockers' Clause' rappresenta dunque la riproposizione e il consolidamento di una volontà comune delle parti, tanto dei lavoratori quanto degli armatori, di mantenere in capo ai portuali il titolo per svolgere le operazioni relative all' imbarco e allo sbarco delle merci. Il 26 giugno 2020 è entrato in vigore il Regolamento UE 352/2017 che istituisce un quadro normativo per la fornitura dei servizi portuali. Un regolamento comunitario è un atto legislativo vincolante, per cui le norme contenute disciplinano direttamente la materia a cui si applicano, ossia non richiedono l' adozione di provvedimenti di attuazione da parte degli Stati membri. Nelle definizioni dei servizi riportate in capo al regolamento è inclusa la «movimentazione merci», che comprende insieme alle varie operazioni di imbarco e sbarco, il rizzaggio/derizzaggio. Questo non esclude che i



Contributo a cura di Riccardo Degli Innocenti *

* esperto di lavoro portuale



Shipping Italy

Focus

e di sicurezza (STCW, CSM) e che sotto questo profilo l'operazione abbia anche un rilievo nautico, ma stabilisce che quando la nave è in porto non si può prescindere dalla regolazione dei servizi portuali che pertanto spettano ai fornitori di tali servizi, ossia al personale dei terminal e alle imprese autorizzate a questo scopo. Da questo punto di vista sorprende notare come la questione dell'autoproduzione non susciti alcuna opposizione e protesta da parte dei terminalisti, che ne sono i primi penalizzati, che tocchi al sindacato farne quasi paradossalmente le veci, forse perché essi con gli armatori sono sempre più integrati sul piano della comune appartenenza agli stessi gruppi industriali o finanziari. In una recente intervista, Di Caterina, direttore di ALIS, l'associazione promossa da Grimaldi Group, il maggiore armatore italiano da sempre sostenitore della libertà di autoproduzione, ha dichiarato che la nuova norma penalizza gli armatori perché li espone al monopolio delle compagnie portuali che così possono condizionare costi e modalità delle operazioni. Egli ha dimenticato di osservare che i terminalisti possono assumere liberamente il personale sotto la propria diretta organizzazione, che se impiegano a titolo temporaneo il personale delle compagnie è evidentemente nel loro interesse economico. Inoltre, a fronte del preteso 'monopolio della offerta' delle compagnie portuali, i terminalisti esercitano nel loro insieme un analogo 'monopolio della domanda' (monopsonio), tanto che le compagnie sono completamente soggette per legge alla discrezionalità e indeterminatezza delle chiamate al lavoro da parte dei terminalisti senza che per essi sussista alcun onere. Questo assoluto squilibrio contrattuale consente ai terminalisti e dietro di essi agli armatori di negoziare a proprio favore, com'è tipico dei monopoli della domanda, sia le tariffe che il numero di avviamenti sino a ottenere in molti casi condizioni sub-standard proprio perché comparabili con il dumping del costo delle ore straordinarie di bordo di autoproduzione, soprattutto se prestate da lavoratori non-domi. Ecco perché la rivendicazione e la pratica da parte degli armatori dell'autoproduzione vengono sentite come una provocazione da parte dei lavoratori, come arrogante il richiamo al monopolio e come odiosa la divisione che gli armatori mirano a suscitare tra i marittimi del bordo e i portuali in banchina. Invece che continuare a polemizzare sull'autoproduzione, gli armatori, assieme ai terminalisti, dovrebbero prendere atto della nuova situazione, girare pagina e contribuire a regolare in maniera più razionale, programmata e trasparente il mercato del lavoro portuale, partecipando con i sindacati e sotto la regia dell'autorità portuale alla elaborazione del Piano dell'organico dei lavoratori portuali ex artt. 16, 17 e 18, dispositivo che sinora la maggior parte dei porti ha espressamente tralasciato, nonostante la legge lo definisca il 'documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto'. Basti guardare a Genova, in cui in tre anni dalla sua introduzione, l'autorità ha pubblicato un documento assolutamente insufficiente nei dati e privo di qualsiasi visione unitaria e prospettica del mercato del lavoro portuale.

Shipping Italy

Focus

Autoproduzione: la battaglia ora si sposta all' Antitrust e alla Corte di Giustizia Europea

Sorrento (Napoli) - Giunta al termine la battaglia in Parlamento, vinta dai portuali che hanno ottenuto l' approvazione dell' emendamento nel decreto Rilancio (diventato articolo 199-bis) che di fatto limita l' autoproduzione durante la sosta delle navi in banchina, ora si aprirà un nuovo fronte di scontro perché gli armatori sono determinati a non arrendersi. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY il fronte armatoriale (rappresentato dalle associazioni Alis, Confitarma, Assarmatori e pure Federagenti) è compatto nel voler reagire rivolgendosi all' Autorità Antitrust e alla Corte di Giustizia Europea per impugnare una norma che farebbe secondo loro tornare i porti 30 anni indietro. Guido Grimaldi, in occasione della Due Giorni di Alis andata in scena a Sorrento, a domanda specifica ha confermato che se sarà quella la linea d' azione da intraprendere dicendo: "Certamente ci muoveremo in quella direzione". Durante il suo discorso di fronte agli associati di Alis Grimaldi ha evidenziato il fatto che a pagare il prezzo finale di questa per lui ingiustificata 'riserva' di autoproduzione saranno le aziende e quindi i consumatori finali sui quali verranno ribaltati gli extra-costi conseguenti. "L' emendamento come quello sull' autoproduzione rischia di ledere la competitività del settore marittimo, in particolare per le navi impegnate nelle Autostrade del Mare" ha detto, sottolineando l' urgenza di una maggiore attenzione verso il settore marittimo. "Si corre quindi il rischio di tornare indietro di trent' anni, con pesanti ripercussioni sull' occupazione e un significativo aumento dei costi per gli armatori, dal momento che si ritroverebbero a non poter più disporre del proprio personale di bordo e, di conseguenza, tale condizione potrebbe determinare degli abusi di posizione dominante che potrebbe inevitabilmente far perdere traffici e volumi agli armatori e a tutta la portualità italiana". Prontamente è arrivata la replica del sindacato dei lavoratori Fit Cisl che in una nota ha scritto: 'La norma contenuta nella legge di conversione del decreto Rilancio che regolarizza il lavoro nei porti italiani non può essere strumentalizzata, pertanto chiediamo ad Alis di rivedere la sua posizione di contrarietà in merito. Il legislatore italiano - hanno aggiunto - quando a suo tempo ha recepito le direttive europee in materia di liberalizzazione dei trasporti, non ha stabilito norme di impiego minime e retribuzione minima da applicare per garantire il rispetto delle norme di sicurezza ed evitare ripercussioni sull' occupazione. Questo ha consentito lo sviluppo di pratiche che sono state di nocimento per le lavoratrici e i lavoratori portuali italiani e marittimi". Fit Cisl non si dice "contro la liberalizzazione perché la concorrenza genera qualità" ma ha aggiunto che "la competizione fra imprese, nel settore dei trasporti, è sana e leale quando, a parità di condizioni di sicurezza osservate e praticate e di qualità prodotta, la capacità organizzativa delle imprese è tale da consentire l' offerta di un servizio a un prezzo inferiore. Negli anni invece abbiamo assistito a fenomeni distortivi che sono andati in tutt' altra direzione e che hanno penalizzato le aziende italiane e il profilo occupazionale del nostro Paese". Nell' ultima parte della Due giorni di Alis Grimaldi ha teso la mano alle altre associazioni di categoria dell' armamento e della logistica (Assarmatori inclusa) invitando all' elaborazione e alla sottoscrizione di un documento congiunto che coinvolga anche le autorità portuali al fine di far ripartire il settore. "Cosa dobbiamo fare noi imprenditori del mare? Abbiamo sbagliato tutto, i portuali hanno decretato uno sciopero, non si sa perché visto che hanno vinto una battaglia ideologica che si chiama autoproduzione. Forse dobbiamo fare un' ora di sciopero, poi 2, poi 3 ore di sciopero. Ma possiamo mai arrivare nel 2020 in un momento disastroso dell' economia come questo a dover scioperare?". A proposito della paralisi decisionale e di investimenti delle Autorità di Sistema Portuale ha poi proseguito dicendo:





Shipping Italy

Focus

del porto dovrebbe sponsorizzare il proprio scalo e invece si vede massacrato. Patroni Griffi a Brindisi ha fatto una battaglia sana, volevo una concessione ci sono 9 ormeggi, e si è scatenato un inferno. Baldissara è stato massacrato al porto di Livorno perché volevamo una concessione non provvisoria. Ma qual è la soluzione? Abbiamo avuto qui una ministra di qualità come la De Micheli, anche il ministro Boccia, un' opposizione che vuole essere proattiva. Mi domando: cosa dobbiamo fare? O noi non sappiamo portare le nostre istanze anche come Confitarma o il Governo rischia di pensare che gli imprenditori sono belli sani ma rischieremo. I bilanci sono massacrati, c' è un calo tra il 50 e il 60% dei passeggeri in Sardegna. Se alla fine ci troviamo in questa situazione e siamo tutti per ripartire, destra e sinistra, la possiamo trovare una soluzione? Non vogliamo fare uno sciopero, fermare 24 ore massacrare gli armatori e il popolo dei trasportatori, parliamo di 10-20mila camion al giorno. Facciamo un documento congiunto tra Alis e i porti, facciamo un tavolo condiviso'.

Autoproduzione, ripartire dall' organico porto / L' ANALISI

Genova - Non capita spesso di assistere nelle relazioni industriali a una vittoria così netta dei sindacati nei confronti delle associazioni datoriali. Eppure con la conversione in legge del DI Rilancio è stata introdotta una modifica della legge portuale 84/1994 che risolve in maniera drastica il tema dell' autoproduzione

Genova - Non capita spesso di assistere nelle relazioni industriali a una vittoria così netta dei sindacati nei confronti delle associazioni datoriali. Eppure con la conversione in legge del DI Rilancio è stata introdotta una modifica della legge portuale 84/1994 che risolve in maniera drastica a favore dei sindacati la vexata quaestio dell' autoproduzione: l' autoproduzione resta ma sarà consentita, alle condizioni più o meno già previste e comunque da elencare in un prossimo decreto, solo nei porti dove non ci siano imprese e/o compagnie portuali autorizzate a svolgere le operazioni portuali. Resta salvo il principio della libertà di autoproduzione contenuto nella legge 287/1990 sulla tutela della concorrenza e del mercato ma entro un sistema specificamente regolato, quale è il mercato del lavoro portuale. Gli armatori da qualche anno hanno risvegliato la questione dell' autoproduzione sino allora dormiente sotto la coltre accomodante di soluzioni pattizie porto per porto, favorite dalla difformità di interpretazioni e comportamenti delle autorità. Hanno così cominciato a ingaggiare una serie di conflitti plateali sul piano giuridico e sindacale, specialmente nel settore dei traghetti e delle operazioni di rizzaggio/derizzaggio, innalzando le bandiere della libertà di impresa, della concorrenza e della competitività. Con l' obiettivo di rendere l' autoproduzione una mera facoltà degli armatori, da gestire con procedure sbrigative in funzione delle proprie esigenze operative e di remuneratività, e non ultimo in chiave di forza negoziale nei confronti delle compagnie portuali. Ma quando gli armatori avevano pensato di avere guadagnato delle decisive posizioni di forza, basti pensare ai traghetti di Caronte nei porti siciliani o a quelli di Gnv a Napoli e Genova, nei mesi scorsi ci sono state altre due novità, che combinate alla modifica della legge hanno finito per dare scacco matto all' autoproduzione. Il 1° gennaio 2020 è entrata in vigore la Dockers' clause, inserita nei contratti internazionali dei marittimi a seguito di un accordo tra il sindacato mondiale (Ift, a cui sono affiliate Filt-Cgil, Fit-Cisl e UilTrasporti) e l' organizzazione internazionale degli armatori (Imec, a cui aderisce anche Confitarma). La clausola recita che un armatore non può operare in autoproduzione senza un accordo preventivo con il sindacato. È il rafforzamento di una precedente clausola, la Non-Seafarers Work, già presente nei contratti internazionali da alcuni anni, come quello italiano 'Non-Doms', i marittimi non comunitari a bordo di navi di bandiera italiana iscritte nel nostro Registro internazionale. Ma presente anche nel contratto nazionale di lavoro per i marittimi italiani e comunitari, particolare essenziale che gli armatori omettono di segnalare, per cui già oggi agli equipaggi degli armatori italiani, siano essi composti da italiani, comunitari e non, 'non verrà richiesto, né saranno obbligati a svolgere attività di movimentazione del carico e altri lavori tradizionalmente e storicamente svolti da lavoratori portuali senza un preventivo accordo con il sindacato dei portuali Ift' (art.13 del Ccnl). La Dockers' Clause rappresenta dunque la riproposizione e il consolidamento di una volontà comune delle parti, tanto dei lavoratori quanto degli armatori, di mantenere in capo ai portuali il titolo per svolgere le operazioni relative all' imbarco e allo sbarco delle merci. Il 26 giugno 2020 è entrato in vigore il Regolamento Ue 352/2017 che istituisce un quadro normativo per la fornitura dei servizi portuali. Un regolamento comunitario è un atto legislativo vincolante, per cui le norme contenute disciplinano direttamente la materia a cui si



applicano, ossia non richiedono l'adozione di provvedimenti di attuazione da parte degli Stati membri. Nelle definizioni dei servizi



The Medi Telegraph

Focus

riportate in capo al regolamento è inclusa la «movimentazione merci», che comprende insieme alle varie operazioni di imbarco e sbarco, il rizzaggio/derizzaggio. Questo non esclude che i marittimi siano addestrati a praticarlo ai sensi dei propri codici professionali e di sicurezza (Stcw, Csm) e che sotto questo profilo l'operazione abbia anche un rilievo nautico, ma stabilisce che quando la nave è in porto non si può prescindere dalla regolazione dei servizi portuali che pertanto spettano ai fornitori di tali servizi, ossia al personale dei terminal e alle imprese autorizzate a questo scopo. Da questo punto di vista sorprende notare come la questione dell'autoproduzione non susciti alcuna opposizione e protesta da parte dei terminalisti, che ne sono i primi penalizzati, che tocchi al sindacato farne quasi paradossalmente le veci, forse perché essi con gli armatori sono sempre più integrati sul piano della comune appartenenza agli stessi gruppi industriali o finanziari. In un'intervista al Secolo XIX, Marcello Di Caterina, direttore di Alis, l'associazione promossa dal gruppo Grimaldi, il maggiore armatore italiano da sempre sostenitore della libertà di autoproduzione, ha dichiarato che la nuova norma penalizza gli armatori perché li espone al monopolio delle compagnie portuali che così possono condizionare costi e modalità delle operazioni. Egli ha dimenticato di osservare che i terminalisti possono assumere liberamente il personale sotto la propria diretta organizzazione, che se impiegano a titolo temporaneo il personale delle compagnie è evidentemente nel loro interesse economico. Inoltre, a fronte del preteso 'monopolio della offerta' delle compagnie portuali, i terminalisti esercitano nel loro insieme un analogo 'monopolio della domanda' (monopsonio), tanto che le compagnie sono completamente soggette per legge alla discrezionalità e indeterminatezza delle chiamate al lavoro da parte dei terminalisti senza che per essi sussista alcun onere. Questo assoluto squilibrio contrattuale consente ai terminalisti e dietro di essi agli armatori di negoziare a proprio favore, com'è tipico dei monopoli della domanda, sia le tariffe che il numero di avviamenti sino a ottenere in molti casi condizioni sub-standard proprio perché comparabili con il dumping del costo delle ore straordinarie di bordo di autoproduzione, soprattutto se prestate da lavoratori non-doms. Ecco perché la rivendicazione e la pratica da parte degli armatori dell'autoproduzione vengono sentite come una provocazione da parte dei lavoratori, come arrogante il richiamo al monopolio e come odiosa la divisione che gli armatori mirano a suscitare tra i marittimi del bordo e i portuali in banchina. Invece che continuare a polemizzare sull'autoproduzione, gli armatori, assieme ai terminalisti, dovrebbero prendere atto della nuova situazione, girare pagina e contribuire a regolare in maniera più razionale, programmata e trasparente il mercato del lavoro portuale, partecipando con i sindacati e sotto la regia dell'autorità portuale alla elaborazione del Piano dell'organico dei lavoratori portuali ex artt.16, 17 e 18, dispositivo che sinora la maggior parte dei porti ha espressamente tralasciato, nonostante la legge lo definisca il 'documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto'. Basti guardare a Genova, in cui in tre anni dalla sua introduzione, l'autorità ha pubblicato un documento assolutamente insufficiente nei dati e privo di qualsiasi visione unitaria e prospettica del mercato del lavoro portuale. *Esperto di lavoro portuale.

Onorato (MSC): "Due navi pronte a metà agosto. Ma il governo sia chiaro sui tempi"

Ginevra - "Noi siamo pronti, stiamo solo aspettando le autorizzazioni necessarie a riprendere in modo graduale le nostre attività. Per i lavoratori e per l'industria è essenziale che l'uscita dal blocco dovuto alla pandemia avvenga il prima possibile. Purtroppo, in un momento in cui la nostra ripartenza potrebbe dare una spinta di lungo termine anche a quella delle economie connesse a tutti i settori - dall'agricoltura per i rifornimenti, alle strutture che servono i turisti, i porti e oltre - che dalle crociere dipendono, l'ultimo Dpcm ha rimandato la decisione al 31 luglio senza dare chiarezza su cosa succederà dopo". Lo ha detto l'ad di MSC Crociere, Gianni Onorato, al Corriere della Sera in edicola oggi. Ma quando ripartiranno le navi MSC? "Noi eravamo pronti per inizio agosto, ora speriamo entro la metà di agosto di mettere in funzione almeno due unità navali, in modo da riavviare la nostra attività gradualmente e in sicurezza, dopo un blocco che è stato improvviso e totale. Una delle due navi farà scalo nei porti del Mediterraneo occidentale, l'altra in quello orientale. In questo modo circa mille marittimi italiani oggi a casa senza lavoro rientreranno in servizio, così come la ripresa delle nostre attività darà la possibilità di fare uscire dalla cassa integrazione dipendenti nostri di terra e quelli degli altri comparti a noi legati. Lo scorso anno, in questa stagione 45 navi da crociera di varie nazionalità solcavano il Mediterraneo. In questo momento, nessuna". "Bisogna considerare che non si può riaprire da oggi al domani, che sono necessari tempi 'tecnici' per la ripartenza - ha aggiunto Onorato - dall'emissione dei biglietti, all'attivazione dei servizi, da quelli portuali di base fino a quelli a terra. Per questo è indispensabile dare chiarezza sui tempi". +++ Vuoi essere informato in tempo reale? Entra a fare parte della nostra comunità Telegram: clicca qui per informazioni +++



Onorato (MSC): "Due navi pronte a metà agosto. Ma il governo sia chiaro sui tempi"

18 LUGLIO 2020 - Redazione



Ginevra - "Noi siamo pronti, stiamo solo aspettando le autorizzazioni necessarie a riprendere in modo graduale le nostre attività. Per i lavoratori e per l'industria è essenziale che l'uscita dal blocco dovuto alla pandemia avvenga il prima possibile. Purtroppo, in un momento in cui la nostra ripartenza potrebbe dare una spinta di lungo termine anche a quella delle economie connesse a tutti i settori - dall'agricoltura per i rifornimenti, alle strutture che servono i turisti, i porti e oltre - che dalle crociere dipendono, l'ultimo Dpcm ha rimandato la decisione al 31 luglio senza dare chiarezza su cosa succederà dopo". Lo ha detto l'ad di MSC Crociere, Gianni Onorato, al Corriere della Sera in edicola oggi.

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)