



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
lunedì, 29 luglio 2019



Prime Pagine

29/07/2019	Il Fatto Quotidiano	5
29/07/2019	Il Giornale	6
29/07/2019	Il Sole 24 Ore	7
29/07/2019	Italia Oggi Sette	8
29/07/2019	La Nazione	9
29/07/2019	La Repubblica	10
29/07/2019	La Stampa	11
29/07/2019	L'Economia del Corriere della Sera	12

Venezia

29/07/2019	Il Gazzettino Pagina 29	<i>ALVISE SPERANDIO</i>	13
29/07/2019	Il Gazzettino Pagina 29	<i>GIANLUCA AMADORI</i>	14

Savona, Vado

28/07/2019	Savona News	15

Genova, Voltri

29/07/2019	Il Secolo XIX Pagina 24	16

La Spezia

29/07/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 31	17

Piombino, Isola d' Elba

29/07/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15	18

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/07/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	19
La crisi del porto in Regione		
29/07/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	20
Il Pincio rilancia l' intesa con gli scali dell' Abruzzo		

Napoli

29/07/2019	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 29	21
A Capri sbarchi al minimo e rientri scaglionati: chi resta sceglie lo shopping		
29/07/2019	La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 5	22
Porto, la riffa dei parcheggi pochi posti e tariffe alle stelle		
29/07/2019	FreshPlaza	24
Nel primo semestre il traffico delle merci nei porti di Napoli e Salerno è cresciuto dell' 1,8%		

Brindisi

29/07/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 15	25
Piano di salvataggio in spiaggia Bagnini dotati di defibrillatore		

Taranto

29/07/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 28	26
Si firma la concessione parte la sfida di «Yilport»		

Manfredonia

29/07/2019	Il Mattino di Foggia Pagina 5	28
Dalla Puglia via alla Zes con la Lucania		

Messina, Milazzo, Tremestieri

29/07/2019	Gazzetta del Sud Pagina 13	30
Ecco tutte le opere legate al Piano regolatore portuale		

Catania

28/07/2019	Catania Today	31
La nave Gregoretti, con 135 migranti a bordo, lascia il porto di Catania		

Augusta

29/07/2019	Corriere della Sera Pagina 8	32
La Gregoretti in porto, ma i migranti non sbarcano		

29/07/2019	Il Giornale	Pagina 9	33
29/07/2019	La Repubblica	Pagina 17	34
Ormeccio sì, sbarco no Lo stallo sulla Gregoretti irrita la Guardia costiera			

Palermo, Termini Imerese

28/07/2019	Il Moderatore	ROBERT DANIEL CLEMENTI	35
Porto di Palermo, stanziati 39 milioni per interventi di messa in sicurezza			

Focus

29/07/2019	Il Secolo XIX	Pagina 12	36
28/07/2019	The Medi Telegraph	ALBERTO GHIARA	37
Imo 2020, aumentano le preoccupazioni / FOCUS			
28/07/2019	The Medi Telegraph		38
Porti gateway, per Contship connettività fondamentale			



Napoli: la bomba che danneggiò la pizzeria di Gino Sorbillo era per un vicino e lui lo sapeva. Ma quando il Fatto sollevò dubbi, ci accusò di "fomentare odio"



ristora
INSTANT TEA

del Lunedì
il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT TEA

Lunedì 29 luglio 2019 - Anno 11 - n° 207
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 8,00 con il libro "Cosa non si spiega ai ragazzi"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

Etruria&C. In 300 mila alle prese con i disguidi per i rimborsi

Crac bancari, la Via Crucis sul sito spento per essere risarciti

◊ BORZI A PAG. 21



Voglia di Ue Viaggio di Mediapart nei Paesi alla frontiera

L'incognita Brexit sull'Irlanda del Nord: rissa per il confine

◊ PARMANTIER A PAG. 10 - 11



Ma mi faccia il piacere

» MARCO TRAVAGLIO

La prova del bau. "Un uomo adesso proprio non lo voglio, mi basta un barboncino" (Elisa Isoardi, conduttrice de *La prova del cuoco* su Rai1, Vero, 8.7). Un altro?

La collegiale. "I renziani hanno paura di non essere rieletti in caso di elezioni anticipate? Figuriamoci: ma se diciamo che bisogna andare al voto! Noi siamo quelli che hanno vinto nei collegi uninominali" (Maria Elena Boschi, senatrice Pd, *Repubblica*, 24.7). A parte il fatto che il 4 marzo 2018 il centrosinistra ha vinto in 28 collegi uninominali alla Camera su 232, la Boschi fu eletta a Bolzano grazie ai voti della Svp (che prese il doppio dei voti dei dem), ed era talmente appassionata dei collegi uninominali da farsi blindare come capolista in ben 5 circoscrizioni proporzionali (Lombardia, Lazio e 3 in Sicilia). Ovunque tranne che ad Arezzo. Perché lì la comoscona.

Renzistowne. "Tre giorni belli pieni in Montana, al Parco di Yellowstone, a discutere di futuro. Non ho trovato Yogi e Bubu, eroi della mia infanzia, ma tante idee per il futuro. Buona Domenica. #Ritorno" (Matteo Renzi, senatore Pd, Instagram, 21.7). Quello, se non minaccia nessuno, non è contento.

La garanzia. "La Russia non ha dato nessun finanziamento alla Lega, ne sono sicuro. Mi è stato assicurato direttamente da Vladimir Putin" (Silvio Berlusconi, presidente ed eurodeputato FI, 16.8). Dev'essere quello che lui ha fatto entrare nella Nato.

Formanconi. "Se è vero, come è vero, che nelle prigioni italiane sono numerosi i detenuti anche ultra-ottantenni, il populismo vorrebbe che Formigoni venisse imposta la medesima condizione carceraria. Qualsiasi progressista dovrebbe invece auspicare che a tutti i detenuti di età avanzata venga applicato il "trattamento Formigoni" (Luigi Manconi, *Repubblica*, 25.7). Giusto: come dice la Costituzione, l'impunità è uguale per tutti. Peccato che Riina e Provenzano siano prematuramente scomparsi, se non si sarebbero subito abbonati a *Repubblica*.

Pretenziosi. "Salario minimo tagliando il cuneo, ma costa 6 miliardi" (*Repubblica*, 24.7). "Il salario minimo? Così apriamo al far west" (Maurizio Casasco, presidente Confapi, *Corriere della sera*, 23.7). Certo che questi lavoratori sono dei beiti: non si accontentano proprio di faticare gratis.

SEQUE A PAGINA 13

IN SENATO "È un regalo a Macron". Scontro sul testo da discutere entro il 7 agosto

M5S, ecco la mozione No Tav che irrita Salvini: "Siete fuori"

■ Guerra fra gli alleati sul documento presentato a Palazzo Madama. 15 Stelle: "La Francia ci impone un'opera inutile, i leghisti fanno i bulli coi voti del Pd". Il Carroccio infierisce: "Se non la volete allora dimettetevi". La partita si intreccia con il decreto Sicurezza bis e la commissione bicamerale d'inchiesta sui fondi ai partiti

◊ CARLO DI FOGGIA A PAG. 2



Fronte caldo La manifestazione no-Tav di sabato Anso

STORIA DI COPERTINA Cose nostre

Il business delle mafie: l'export dove l'Italia brilla



■ I report degli investigatori tracciano un quadro degli affari delle cosche all'estero: bar e ristoranti usati come basi per la droga. E tanto riciclaggio. Intanto i boss sono sempre più social: la "Google generation"

◊ FIERRO E MUSOLINO A PAG. 6 - 7

PRIMO PIANO

SERGIO ROMANO
"L'ossessione per i migranti isola l'Italia"

◊ BUTTAFUOCO A PAG. 4

POLTRONE

Alfano diventa il proconsole di "Sua Sanità"

◊ BARBACETTO A PAG. 14

DELITTO REGA Oggi i funerali in diretta tv

Sospetto bendato: l'Arma indaga, il leghista plaude



Hjorth in caserma Anso

■ Il generale dei carabinieri Nistri avvia l'indagine interna per scoprire chi ha bendato uno dei due giovani indagati per l'omicidio Rega. Ma per il ministro dell'Interno non c'è nulla di cui indignarsi: "La vittima è una sola". L'ex procuratore Grasso: "Rispettai anche Brusca che progettò il mio omicidio"

◊ FRANCHI A PAG. 3

IL PIANO Zero vincoli paesaggistici nella Capitale

Zingaretti spalanca le porte di Roma-centro ai palazzinari

» TOMASO MONTANARI

Ma perché Nicola Zingaretti non schiera il Pd come un sol uomo contro la secessione dei ricchi, l'autonomia differenziata con cui Salvini vuole spezzare l'Italia e mettere le mani su educazione e ter-



ritorio? Certo, la riforma pre-secessionista del titolo V della Costituzione l'ha fatta il Centrosinistra nel 2001; gli scellerati patti separati con le tre regioni secessioniste li ha firmati Gentiloni.

SEQUE A PAGINA 16

SPORT Il Campidoglio "sfratta" la Federazione

Al bocciodromo si fa di tutto Tranne che giocare alle bocce

» LORENZO VENDEMALE

Pattinaggio, piscina e calcetto, ristorante e pizzeria, parco giochi e campo estivo, affittacamere e centro convegni, feste di compleanno e addii al celibato, chi più ne ha più ne metta. Al Bocciodromo del



Torino a Roma, il più grande d'Italia, centro ufficiale della Federazione, ormai si fa di tutto. Pure troppo: infatti il Comune ha deciso di intervenire e minaccia di "sfrattare" per le violazioni commesse la FederBocce.

SEQUE A PAGINA 19

La cattiveria

Carabiniere ucciso a Roma, fermati due giovani statunitensi. Sono accusati di non essere nordafricani

WWW.SPINOZAJT

Le rubriche

◊ HANNO SCRITTO PER NOI: AMBROSI, BOCCOLI, BUTTAFUOCO, CISILIN, COLOMBO, COEN, DAINA, DALLA CHIESA, DE MASI, D'ESPOSITO, FIERRO, GENTILI, GIARELLI, LUCARELLI, PIZZI, SCACCIAVILLANI, TRUZZI, ZILIANI



il Giornale



LUNEDÌ 29 LUGLIO 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XXXIX - Numero 29 - 1.50 euro*

www.iltgiornale.it
ISSN 1120-4371 il giornale tel. 02-58000000

VITTIME DIMENTICATE

CARABINIERI, ECCO LE FOTO CHE NON VORREMMO MAI VEDERE

Sinistra e media Usa sulle barricate per l'immagine del presunto assassino bendato, ma in servizio muoiono decine di agenti. E nessuno protesta

di Alessandro Sallusti

C'è una foto che sta facendo discutere. Ritrae Christian Gabriel Natale Hjort, l'americano di 18 anni coinvolto nell'omicidio del carabiniere Mario Cerciello Rega, ammanettato e bendato su una sedia della caserma dove è stato portato dopo l'arresto. Non sappiamo perché i militari abbiano deciso di bendarlo, forse c'è una ragione logica o forse no, è stata solo la rabbia del momento. Quella foto, disgraziatamente messa in circolazione, non dimostra alcuna violenza fisica, semmai psicologica. Il comando ha aperto un'inchiesta, vedremo. Ma già da oggi possiamo dire una cosa: chi mette, per via di una benda, sullo stesso piano i carnefici (i due ragazzi americani) e le loro vittime (i carabinieri) commette un madornale errore.

Sono ben altre le fotografie che non vorremmo mai vedere e in questa pagina ne pubblichiamo una piccola carrellata. Sono quelle dei carabinieri morti ammazzati nell'esercizio del loro dovere. Vale la pena di guardarle per non dimenticare mai chi sta dalla parte giusta e chi no.

È facile giudicare seduti in poltrona al caldo degli affetti. Diverso è trovarsi in prima linea a tu per tu con la morte. Curiosando sul sito «Donne dei carabinieri» ho trovato una storia, credo inventata nella forma ma non nella sostanza, che meglio di qualsiasi editoriale o dotta analisi spiega lo Stato d'animo e i tormenti di un carabiniere impegnato sul fronte della quotidianità. Eccola.

«Ci hanno chiamato... tre ladri sono entrati in una casa. Dentro ci sono una madre e due bimbi terrorizzati, ci implorano di fare presto».

«Ok andiamo... ma mi raccomando non correre... rispetta i limiti di velocità e i semafori, altrimenti qualcuno ci filma, ci mette su Youtube e dice che noi ce ne sbattiamo del codice della strada... e giù commenti contro di noi...».

«Ma come? Ma stai scherzando? Lì dentro potrebbero esserci tua moglie e i tuoi figli!».

«Ma non sono loro... né tuoi parenti, giusto? Quindi vai piano... ricordati che se facciamo l'incidente per correre in aiuto di questa perfetta sconosciuta ti ripaghi la macchina per intero... senza (...)



EMANUELE ANZINI
Il 16 giugno 2019 ucciso durante un pattugliamento da un ubriaco



VINCENZO DI GENNARO
Ucciso il 13 aprile 2019 da un pregiudicato in provincia di Foggia



ANGELO GABRIELE SPADARO
Il 15 gennaio 2019 soccorre l'autista di un Tir ma viene travolto



EMANUELE REALI
Morto il 7 novembre 2018 investito da un treno, inseguiva un ladro



FRANCESCO PISCCHEDDA
Il 3 febbraio 2017 precipita da un cavalcavia mentre insegue un ladro



DIEGO TURRA
Muore il 6 agosto 2016 per i tafferugli tra polizia e «no border» a Ventimiglia



SILVIO MIRARCHI
Ucciso il 31 maggio 2016 durante un appostamento a Marsala



ANTONIO TAIBI
Il 27 gennaio 2016 ucciso per vendetta a Carrara da un 72enne



ANTONIO SANTARELLI
Il 25 aprile 2011 viene ucciso a bastonate vicino a un rave party

MAGGIORANZA NEL CAOS

Lega ai grillini: «Che ci fate al governo?»

di Lodovica Bulian

«S e per M5s la Tav è uno spreco, che fanno in un governo che la realizzerà?». La Lega sfida i grillini.

a pagina 9

ACCISE E IMU

Casa e gasolio: nuova stangata in arrivo

di Antonio Signorini

Il progetto di accorpare Imu e Tasi apre a un'altra stangata sulla casa. A rischio aumento pure le accise sulla benzina.

a pagina 6

IL PERSONAGGIO

Conte fa 50 anni tra fughe e rivoluzioni

di Claudio De Carli

Antonio Conte all'Inter dovrà fare l'anti Mourinho e cancellare il passato dello Special One.

a pagina 29

ARGENTO ALLA PILATO, VERA EREDE DELLA PELLEGRINI. PALTRINIERI SOLO TERZO

Il gigante e la bambina

di Benny Casadei Lucchi

Il sogno azzurro di un giorno di mezza estate inizia nel caos di una sala d'aeroporto a Fiumicino. Quando un gigante del nostro nuoto stringe la mano a una bimba del nostro nuoto. Il gigante ha le forme aggraziate e muscolari di una diva dello sport, Federica Pellegrini; la bimba ha le forme che promettono la donna che presto sarà l'atleta che già è. Benedetta, Benny, Pilato, si chiama. Ha solo 14 anni e «sei il mio mito», dice a Fede con gli occhi

e l'espressione sognanti e indecisi sul farsi perché col mito ci si fotografa, non si parla. Invece è proprio il mito a parlarle, «e tu sai» le domanda «che mi toglierai il record di più giovane atleta ai mondiali?». Il sogno azzurro di un giorno di mezza estate decolla sullo stesso aereo, direzione Corea. Il gigante cerca quell'altra medaglia dei 200 stile che tutti pensano sia «troppo vecchia e

stavolta non ce la farà» e pensano sbagliato; la bimba non sa neppure che cosa cercare, sente solo che il sogno è una favola e, voilà, ecco il record italiano dei 50 rana e, voilà, ecco l'argento. Nel giorno in cui l'altro gigante, Paltrinieri, s'accontenta di un bronzo nei 1.500, svettano loro: Federica che dice addio ai mondiali con il suo 100 più veloce e Benedetta che ne raccoglie un pizzico, solo un pizzico, di eredità. Perché la vasca è lunga. E i giganti lo sanno.

IN ITALIA, FATTE SANNE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEREZIA) SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO - C.A. 30.000 LIRE - N. 2953386 - N. 45 - ART. 1 C.C. 103 - MAGGIO

segue a pagina 5
Borgia, De Feo, Fazzo, Paolucci
Vladovich e Zurlo da pagina 2 a pagina 5

L'ESTATE DEL GIORNALE

IN VIAGGIO CON PAPA UGO LA MALFA

«In sei in macchina a caccia di cavaderi e compagni di scopone»

di Massimiliano Scafì

a pagina 15

I portoni più belli d'Italia

Promo e Rivenditori su bredaportoni.com

BREDA
100 ANNI DI INNOVAZIONE
PORTONI SEZIONALI EVOLUTIVI

IO Lavoro

A dieci anni dall'introduzione una panoramica sugli Its
da pag. 41

• ANNO 28 - n. 177 - € 3,00* - Ché 4,50 - Sped. in a.p. art. 1 - L. 349/04 - DCB Milano - Lunedì 29 Luglio 2019.

* Offerta abbonamento: 1 anno (12 numeri) € 32,00 - 2 anni (24 numeri) € 62,00 - 3 anni (36 numeri) € 92,00. Con questo abbonamento € 3,00 in più. Con questo abbonamento € 3,00 in più. Con questo abbonamento € 3,00 in più.



• TUTTE LE AZIENDE CHE ASSUMONO • a pag. 45

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

IL PRIMO GIORNALE PER PROFESSIONISTI E IMPRESE

Sette

Affari Legali

Le Olimpiadi Milano-Cortina rilanciano i legali delle star
da pag. 29

IN EVIDENZA

Agevolazioni - Ricercatori, docenti, sportivi rimpatriati benvenuti in Italia: rassegna sui vantaggi fiscali per chi trasferisce la residenza
Pirone da pag. 2

Professionisti - C'è tempo fino all'1/1/2020 per applicare le regole tecniche del Cndec sull'adeguata verifica. Ecco i passaggi da seguire
De Angelis a pag. 6

Fisco - Servizi immobiliari ad ampio raggio. I chiarimenti delle Entrate sulla portata del criterio di localizzazione delle prestazioni
Ricca da pag. 8

Impresa - Sabatini, nuove modalità di erogazione anche per le vecchie domande. I dettagli forniti dalla circolare del Mise n. 296976
Lenzi a pag. 13

Affari in piazza - Agli italiani piace sempre più il risparmio gestito. I trend dell'indagine di Centro Einaudi e Intesa Sanpaolo
Longo a pag. 27

Documenti - I testi delle sentenze tributarie commentati nella Selezione
www.italiaoggi.it/docio7



Consulenti spalle al muro

Norme nazionali e internazionali, prassi e giurisprudenza responsabilizzano sempre più i professionisti in presenza di evasione, frode fiscale, crisi aziendale

di MARINO LONGONI
mlongoni@elcass.it

La responsabilità penale dei professionisti per l'attività di consulenza aziendale è un processo che, pur non comparando nei titoli dei giornali e dei telegiornali, da almeno un decennio sta dilatandosi e approfondendosi grazie al sempre più frenetico intrecciarsi di norme nazionali e internazionali e all'attività di una giurisprudenza sempre più incline a utilizzare la responsabilità solidale del consulente per rendere efficaci le sanzioni irrogate in caso di evasione, frode o bancarotta.

La sentenza della Cassazione del 27 giugno 2019, che responsabilizza il professionista per il reato di dichiarazione fraudolenta mediante fatture per operazioni inesistenti ogni volta che avrebbe dovuto conoscere o avere il sospetto della falsità dei documenti (si veda l'articolo a pag. 7), è solo l'ultimo tassello di un orientamento ormai consolidato a livello giurisprudenziale volto a imputare una responsabilità penale solidale al professionista quando questi abbia fornito il proprio contributo in termini di esecuzione o ideazione dell'illecito.

È una tendenza che anche a livello legislativo ha già mosso importanti passi. Basti pensare all'aggravante introdotta dall'articolo 13-bis del d.lgs.

158 del 2015, che prevede la maggioranza del 50% delle pene a carico del professionista che ha elaborato i modelli di evasione fiscale adottati dall'impresa. Anche il nuovo codice della crisi d'impresa va decisamente in questa direzione, con il micidiale meccanismo della segnalazione dello stato di crisi, che di fatto obbliga i professionisti ad allertare i vertici aziendali (e, in caso di loro inerzia, gli organismi giudiziari) per evitare di essere coinvolti negli effetti pregiudizievoli di una eventuale crisi aziendale. Anche a livello internazionale non si scherza: la Raccomandazione Gafi n. 3 del 16 febbraio 2012 ha sollecitato la inclusione dei reati fiscali tra quelli presupposti del riciclaggio, con il conseguente innalzamento della soglia di rischio per consulenti e intermediari finanziari, che vengono coinvolti penalmente.

Sebbene i reati tributari non siano contemplati dalla legge 231 sulla responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, la direttiva Pif (n. 1371 del 2017) impone l'inclusione delle frodi Iva (quantomeno dei più gravi tra i reati lesivi degli interessi finanziari della Ue), tra i reati presupposti della responsabilità amministrativa dell'ente. Invece, che i reati fiscali siano presupposti del riciclaggio, è assodato sia a livello normativo, in particolare europeo, sia giurisprudenziale.

Nella pratica quotidiana, uno dei reati più importanti che vede coinvolti i professionisti è quello della sottrazione fraudolenta al pagamento delle imposte ex

articolo 11, d.lgs. 74 del 2000, che punisce chi aliena simultaneamente o compie atti fraudolenti su propri o altrui beni per rendere inefficace la procedura coattiva di riscossione. Per esempio con l'intestazione fittizia della casa a terzi, o comunque con lo spoglio dei beni per rendere inefficace l'attività di riscossione. La pena prevista va da sei mesi a quattro anni, ma se i valori in gioco superano i 200 mila euro lievitano da uno a sei anni. Di fatto, il penale tributario, di concerto con il diritto amministrativo, persegue sempre più quale obiettivo primario il recupero del debito fiscale e per questo si punta a chiamare in causa i consulenti. Infatti, se l'imprenditore non ha beni aggredibili, come capita di frequente, la solvibilità del professionista responsabile solidale è il grado di rendere molto più efficaci le procedure di riscossione.

La disciplina anticiclaggio è ancora nelle fasi preliminari, ma anche qui è evidente il tentativo di trasformare il professionista, pur senza dichiararlo esplicitamente, in un presidio di legalità, al servizio prima di tutte di interessi generali quali la legalità, la lotta all'evasione o al riciclaggio, la solvibilità degli operatori economici ecc. Compiti certamente di grande importanza e di grande delicatezza, che meriterebbero però di essere almeno riconosciuti pubblicamente e magari, in qualche modo, retribuiti.

© Riproduzione riservata



people.
our passion

Alternanza
Business to Work
Formazione
Outplacement
Outsourcing
Politiche Attive
Ricerca e Selezione
Somministrazione Lavoro
Tirocini

EUROCINTERIM

Agenzia per il Lavoro

eurointerim.it • N. Verde 800 02 03 03

Aut. Min. Prot. n.1238-SP del 18.12.2004

CSI
CERT
ISO 9001

1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/I)



del lunedì

LA NAZIONE

LUNEDÌ 29 LUGLIO 2019 | € 1,50 | Anno 161 - Numero 207 | Anno 20 - Numero 207 | www.lanazione.it

OGGI le migliori storie di imprese su **economia e lavoro**

IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1859

NAZIONALE



VIOLENTI NUBIFRAGI. AREZZO LA PROVINCIA PIÙ COLPITA
Il maltempo fa tre morti
E la Toscana è in emergenza

FICHERA e ROSSI ■ Alle pagine 16 e 17



QUELLA FOTO CHOC
I DIRITTI INVIOLABILI

di RAFFAELE MARMO

L'ONORE del povero vicebrigadiere-eroe, Mario Cerciello Rega, e di tutta l'Arma dei Carabinieri, va tutelato, difeso e custodito come si confa a un bene prezioso e raro, tanto più in tempi smarriti e confusi come quelli che viviamo. Tocca a tutti noi garantire che l'Arma sia tenuta al riparo da polemiche e strumentalizzazioni e da quel clima di guerra civile che si respira sui social.

■ A pagina 2

CATTIVI PENSIERI
MA DAGLI USA NIENTE LEZIONI

di GABRIELE CANÈ

BASTA che adesso per lo zio Sam il problema non diventi il presunto killer bendato. Che è un problema, eccome, peraltro già affrontato con fermezza e avviato a soluzione-punizione dai vertici dell'Arma. Bene. Basta che adesso non inizi un'altra manfrina come quella orchestrata su Amanda, ritenuta vittima per definizione del nostro sistema giudiziario, che con tutti i suoi difetti, affonda le radici a un'epoca in cui oltre Oceano c'erano solo i bisonti.

■ A pagina 5

Una benda. E undici coltellate

Usa indignati per la foto dell'arrestato. L'autopsia: furia selvaggia sul carabiniere

Servizi
■ Da p. 2 a p. 5



G. BONZI ■ Alle pagine 8 e 9

BENEDETTA GIOVENTÙ

BENEDETTA PILATO, 14 ANNI, SECONDA AI MONDIALI DI NUOTO «E PENSARE CHE PAPÀ ERA CONTRARIO ALL'AGONISMO»

IL NODO TAV

Schiaffo leghista ai Cinque stelle «Dimettetevi»

A. BONZI e COLOMBO ■ A pagina 6

RITORNO A SCUOLA / 1

Effetto quota 100, fuga di professori Allarme supplenti

PASSERI ■ A pagina 11

RITORNO A SCUOLA / 2

Il grande business delle ripetizioni per i rimandati

Servizi ■ A pagina 10

IL CASO ORLANDI

Ossa dell'800 Non sono di Emanuela

PROSPERETTI ■ A pagina 13



IN INGHILTERRA

Scoperta la tomba di Asterix



GIARDINA ■ A pagina 25

IL PERSONAGGIO

«Io, prof di latino fra i canguri»



CARETTI ■ A pagina 15



- ▲ Gruppi elettrogeni insonorizzati fino ad oltre 2.500 kva
- ▲ Gruppi elettrogeni e bigruppi supersilenziati
- ▲ Noleggio di trasformatori ed autotrasformatori
- ▲ Diverse tipologie di torri faro
- ▲ Generatori di aria calda
- ▲ Trasporto e posizionamento

Ci trovate in Strada Lotelli n.3 46042 Castel Goffredo - MN Tel. 0376-779310 Fax 0376-788109 info@brunettigeneratori.it www.brunettigeneratori.com



Oggi a € 1,50

con

A&F

Lunedì
29 luglio 2019
Anno 26 - N° 29

la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

ROMA E IL DELITTO DELLA DROGA



Il commento

Onore alla vittima E al Diritto

di Massimo Giannini

Diciamo subito, per sfuggire al "rito cannibale" che la solita politica dell'odio celebra da tre giorni intorno al corpo martoriato del vicebrigadiere Mario Cercello Rega. Sappiamo bene chi è la "vittima": un servitore dello Stato, che ha perso la vita in missione, difendendo la nostra sicurezza quotidiana in cambio di uno stipendio da fame. E sappiamo altrettanto bene chi sono i "carnifici": due balordi di 19 anni, benestanti americani, consumatori abituali di cocaina e psicofarmaci, in vacanza nella Capitale. Dunque, non ci servono a niente i cinguettii pelosi e penosi dei Salvini e delle Meloni che, dopo aver vaneggiato e speculato senza vergogna sui «bastardi clandestini» e le «bestie nordafricane», ora rispiegano al popolo furente su chi deve scaricare il suo rancore sociale. Senza neanche un'autocritica o una scusa, per lo spregiudicato cinismo col quale hanno cavalcato per un'intera giornata la tigre del razzismo, salvo poi dover prendere atto che i colpevoli dell'assassinio non sono «negri» ma hanno la pelle bianca come la nostra.

● continua a pagina 23

Il caso

Ora si rischia l'extradizione

di Carlo Bonini

Chi ha deciso, nella caserma dei carabinieri di via In Selci, di annichilire Christian Natale Hjorth ammanettandolo alla schiena e bendandolo? E perché?

● a pagina 3



Lo scatto che ritrae Gabriel Natale Hjorth ammanettato e con gli occhi bendati è diventato un caso internazionale. Tale da oscurare le indagini sull'omicidio del vicebrigadiere Cercello Rega. Col rischio di un conflitto diplomatico Italia-Usa. Ma Salvini: «L'unica vittima è quella morta in servizio».

di Angeli, Cappelli, Lombardi Milella, Rocci e Vitale

● alle pagine 2, 3, 4, 6 e 7

L'indagine

Undici pugnate con una baionetta

di Fabio Tonacci

La notte del 25 luglio a Roma fa un caldo infernale. Un uomo in bicicletta, pantaloni corti e uno zainetto in spalla, pedala attorno alla fontana di Piazza Mastai.

● a pagina 7

Altan

COS'HAI DETTO?! COS'HAI DETTO?!



L'inedito

La prostituzione è una malattia dell'umanità

di Papa Francesco



Quando in uno dei Venerdi della Misericordia durante l'Anno Santo Straordinario sono entrato nella casa di accoglienza della Comunità Papa Giovanni XXIII, non pensavo che lì dentro avrei trovato donne così umiliate, affrante, provate. Realmente donne crocifisse. Nella stanza in cui ho incontrato le ragazze liberate dalla tratta della prostituzione coatta, ho respirato tutto il dolore, l'ingiustizia e l'effetto della sopraffazione. Un'opportunità per rivivere le ferite di Cristo. Dopo aver ascoltato i racconti commoventi e umanissimi di queste povere donne, alcune delle quali con il bambino in braccio, ho sentito forte desiderio, quasi l'esigenza di chiedere loro perdono per le vere e proprie torture che hanno dovuto sopportare a causa dei clienti, molti dei quali si definiscono cristiani.

● continua a pagina 22

THE
ORIGINAL
MOJITO



MOJITO CANVAS / OCEAN-WHITE

SHOP ONLINE www.scarpa.net

Nuoto, Benedetta Pilato super a 14 anni

E dalla rana spuntò una principessina d'argento

di Alessandra Retico

Una grande bambina. E anche molto Benedetta, questo prodigio di Pilato. Piange come un neonato nella culla. È seconda, è d'argento nei 50 rana a Gwangju, a 14 anni e sei mesi al suo esordio mondiale, la tarantina meraviglia. L'italiana più giovane di sempre su un podio ai campionati.

● a pagina 18



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

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

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

con Libri
Emozione Noir
€ 9,40

NZ

Nuoto 50 rana, argento a 14 anni
E' nata la stella Benedetta Pilato

GIULIA ZONCA - PP. 32 E 33



F1 In Germania è Vettel show
Parte ultimo e arriva secondo

STEFANO MANCINI - PP. 34 E 35



LA STAMPA

LUNEDÌ 29 LUGLIO 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N. 206 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

DA DOMANI IL 6° VOLUME
IL SISTEMA PERIODICO

PRIMO LEVI Testimone, scrittore

CENTENARIO
1919-2019



FOLLA ALLA CAMERA ARDENTE PER RENDERE OMAGGIO AL CARABINIERE ASSASSINATO



VINCENZO LIVERI/L'ESPRESSO

Benda all'americano Procedimento a rischio

Proteste negli Usa. Il giurista Dershowitz: possibile l'estradizione
Il generale Gargaro: non ci sono dubbi sulla dinamica dell'omicidio

IL FERMO DEL SOSPETTO KILLER

LA GIUSTIZIA FERITA DA UNA FOTO

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

Al'estrema gravità della vicenda di droga e denaro che ha visto l'uccisione del carabiniere Mario Cerciello Rega si è ora aggiunto un fatto allarmante: uno dei due arrestati, nell'ufficio dei carabinieri era tenuto seduto ammanettato dietro la schiena, bendato.

CONTINUA A PAGINA 25

Proteste negli Stati Uniti per la fotografia che ritrae Christian Gabriel Natale Hjorth - uno dei due ragazzi americani accusati dell'omicidio del vicebrigadiere Mario Cerciello Rega - bendato e ammanettato, seduto su una sedia, in attesa di essere interrogato. Il procedimento legale ora potrebbe essere annullato. Il giurista Dershowitz: «Il giovane ha subito un trattamento illegale, possibile l'estradizione». Il generale Gargaro: «Nessun dubbio sulla dinamica dell'omicidio». Alla camera ardente politici e persone comuni: «È come se fosse morto uno di famiglia». DI MATTEO, IZZO, MASTROLI E PINNA - PP. 2-7

IL MISS REPLICA: SIETE DEI BULLI

La Lega: se la Tav crea disagio ai grillini se ne possono andare

AMEDEO LA MATTINA - P. 8

LA NAVE GREGORETTI

Migranti, Salvini non trova più sponde da Mattarella e Conte

FEDERICO CAPURSO - P. 9

STAMPA PLUS ST+

IL CASO

FRANCESCO RADICIONI

Hong Kong, i giovani scendono in piazza col mito di Bruce Lee

P. 10



L'INCHIESTA

D'AUTILIA, FAETI E TOMASELLO

Spiege da 15 miliardi ma lo Stato incassa soltanto 103 milioni

PP. 14-15



LE STORIE

PAOLA SCOLA

Lisio, i gufi trovano una nuova casa nel gelso centenario

P. 30

FRANCESCO FALCONE

Valle di Susa, ecco i corsi per le guide di media montagna

P. 30

NELLA COMMISSIONE DI VON DER LEYEN

LA PARITÀ DI GENERE SFIDA L'UE

MARCO ZATTERLIN

L'Europa ha un vero problema con le donne. Figlia di un miracolo atteso da anni, la prima eletta alla guida della Commissione Ue, Ursula von der Leyen, ha deciso di alzare la posta nel grande e sacro gioco del riequilibrio dei generi. Ha promesso d'impeto un esecutivo comunitario mezzo azzurro e mezzo rosa e ha invitato le capitali a designare a coppie i nomi per la poltrona nazionale che spetta di diritto nel collegio, un lui e una lei, doppia opzione che per ora pochi si sono curati di offrire. Sull tavolo della tedesca a Palazzo Berlaymont ci sono oggi diciannove nomi su ventotto, di cui solo sette sono signore. Un numero che non fa onore ai presunti paladini del progresso e dei diritti che animano l'Unione.

CONTINUA A PAGINA 25

PER LE DISEQUILIBRIANZE GEOGRAFICHE

L'AUTONOMIA REGIONALE HA DEI LIMITI

GUIDO ALFANI

C'era una volta un Paese caratterizzato da gravissimi divari interni. Un'area relativamente piccola, con al cuore una metropoli internazionale dinamica e innovativa, anno dopo anno si lasciò indietro il resto della nazione. Finché il resto non si ribellò. Quel Paese si chiama Inghilterra, e la metropoli è Londra. A Londra, il 60 per cento della popolazione ha votato per rimanere nell'Unione Europea. Sappiamo com'è andata altrove, ma in Italia tendiamo a dimenticarci che il referendum sulla Brexit è stato un voto tanto contro l'Europa, quanto contro Londra, che secondo molti abitanti dell'Inghilterra profonda sarebbe l'unica beneficiaria dell'appartenenza all'Unione.

CONTINUA A PAGINA 25

VIZI CAPITALI

Mi piace essere avaro così amo solo me stesso

MATTIA FELTRI

Sono il peggiore, perciò io amo. Prendete la gola, per esempio, quei trimalcioni sbradolanti cosce di pollo, uova di pavone, focacce al cacio, quale disturbo vi danno? Forse, se siete schifilosi, una repulsa estetica per i sughi e i brani che colano giù, ma i trimalcioni emanano un'euforia adiposa, un tripudio gaudente, c'è sempre il meglio alla loro tavola: provate a venire alla mia! - P. 26

INTERVISTA

Plácido Domingo "Fine carriera mai"

ALBERTO MATTIOLI INVIATO A VERONA

È già nella storia. Anzi, nella leggenda. Come lui, nessuno mai. A 78 anni, è l'highlander dell'opera, l'uomo dei record: prima tenore, poi baritono, direttore d'orchestra e artistico, talent scout, più di 4 mila recite cantate e 500 dirette, oltre 150 titoli in repertorio (nel Rigoletto, ha cantato tre parti: Borsa, il Duca e il protagonista, unnessimo record), più di cento incisioni di opere complete, 12 Grammy e un motto: «If I rest, I rust», se mi fermo arrugginisco. - P. 29

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

RICARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

ESTATE 2019



Con Creatina, Arginina, Beta Alanina, Vitamine e Sali Minerali

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

ESTATE 2019



Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

ENERGY

L.O.A. S.p.A.

A. MATTARELLA

ESPERTI IN MULTI-ASSET M&G INVESTMENTS	LEITNER (VIPPENHO) IMPIANTI DI RISALITA: IL TECH TRICOLORE DALLE ALPI ALLE CITTÀ DEL MONDO di Severino Salvemini 17	FEDRIGONI IL LUSSO È MADE IN ITALY ANCHE NELLA CARTA di Isidoro Trovato 9	RISPARMIO TUTTI IN CERCA DI BOT E BTP, RICHIESTE DOPPIE MA CONVENGONO? di Angelo Drusiani 29	ESPERTI IN MULTI-ASSET M&G INVESTMENTS
---	--	--	---	---

Risparmio, Mercato, Imprese

L'Economia

LUNEDÌ
29.07.2019
ANNO XXIII - N. 30
economia.corriere.it

del **CORRIERE DELLA SERA**

AGEVOLARE E SPINGERE I CONSUMI O L'ITALIA NON CRESCERÀ MAI

E la scorciatoia
della flat tax avvantaggia
solo un contribuente su tre

di Ferruccio de Bortoli e Alberto Brambilla 2-4



Claudio Descalzi
amministratore delegato Eni

IL NUMERO UNO DELL'ENI
**CLAUDIO DESCALZI:
I CAMBIAMENTI
VANNO ANTICIPATI
NON SEGUITI
SOSTENIBILITÀ
SIGNIFICA SVILUPPO**

di Daniele Manca e Nicola Saldutti 10-11

GUERRE COMMERCIALI
**PERCHÉ I DAZI
DI TRUMP SONO
UN PERICOLO
PER GLI SCAMBI
(E PER L'EURO)**

di Federico Fubini 7

**GUIDA ALLE APP PER SMARTPHONE
PAGARE SENZA COSTI**

di Gabriele Petrucci 26-27

DIAMO AI PROGETTI L'ECCELLENZA CHE MERITANO

Headquarter BNL Gruppo BNP Paribas
Orizzonte Europa
ha scelto Mitsubishi Electric
per la realizzazione di sistemi
per il riscaldamento e raffreddamento d'aria
e la produzione di acqua calda sanitaria.

Headquarter BNL Gruppo BNP Paribas
ORIZZONTE EUROPA - (Roma)



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

STARCHING

CLIMAVENETA
SUSTAINABLE COMFORT

**MITSUBISHI
ELECTRIC**
CLIMATIZZAZIONE

Amianto killer, l' ora dei risarcimenti

Il Porto ha deciso di accantonare ogni anno 2,5 milioni di euro da destinare alle famiglie dei dipendenti che si erano ammalati. In nove anni i pagamenti sono arrivati a quota 17 milioni. E sono in fase di definizione una sessantina di cause

ALVISE SPERANDIO

IL CASO MESTRE Due milioni e mezzo di euro all' anno. Tanto l' Autorità di sistema portuale ha scelto di mettere da parte, in via preventiva, ogni 12 mesi, per far fronte agli eventuali risarcimenti dovuti ai familiari dei morti per cause correlate all' esposizione all' amianto sul posto di lavoro. Una ferita aperta per tante persone rimaste senza coniugi, genitori o figli, venuti a mancare - non in pochi casi anche prematuramente - dopo essersi ammalati per colpa di un materiale in passato largamente impiegato, riconosciuto cancerogeno e purtroppo divenuto letale per molti lavoratori in tutto il Paese. Persone costrette a sopportare non solo il lutto, ma anche il peso di cause avviate per vedersi riconosciute nelle aule di giustizia il diritto a un risarcimento. AZIONE PREVENTIVA L' Autorità portuale presieduta da **Pino Musolino** ha deciso di fare un passo in più, predisponendo una sorta di tesoretto annuale da destinare al soddisfacimento delle richieste di chi si è rivolto al giudice per far valere le proprie ragioni. Due milioni e mezzo di euro, dunque, cifra sostanzialmente in linea con quanto pagato lo scorso anno (1,9 milioni) le tre cause che si sono concluse con accordi transattivi. Il porto ha scelto di provvedere anche se si tratta di casi che risalgono a molti anni fa, all' epoca in cui in città esisteva ed operava a pieni poteri il provveditorato al porto che tra i suoi compiti era anche fornitore di lavoro nei terminal e gestore del vasto ciclo delle operazioni che lì si svolgevano. Una politica ritenuta doverosa nei confronti delle vittime e per i loro congiunti, portata avanti anche se sul piano formale le funzioni dell' ente attuale sono diverse rispetto all' organismo che con la maxi riforma è andato a soppiantare. BILANCIO Cifre considerevoli che vanno a incidere e non poco sul bilancio, basti dire che negli ultimi 9 anni, il porto ha risarcito danni per più di 17 milioni di euro. Soldi che ha messo completamente di tasca propria, senza neppure avvalersi della compartecipazione del Ministero delle Infrastrutture da cui pure l' ex Provveditorato al Porto dipendeva direttamente. Attualmente sono pendenti davanti al giudice, in diversi gradi del giudizio, ancora una sessantina di cause che, in ipotesi di accordo transattivo o comunque di sentenza, comporterebbero esborsi di altre decine di milioni di euro. Peraltro, negli ultimi tempi l' entità dei singoli risarcimenti accordati è andata mediamente aumentando, tanto che tra gli esperti in materia c' è chi auspica, a garanzia di tutte le parti coinvolte, la predisposizione di una sorta di tabellario nazionale in grado di indicare dei criteri comuni di quantificazione dell' importo così da superare la discrezionalità nel trattamento dei casi di decesso collegabili all' amianto. «Stiamo risarcendo casi che risalgono a quando il Provveditorato al Porto aveva anche il ruolo di fornitore di lavoro e gestore del ciclo delle operazioni, che non sono più attribuibili all' attuale Autorità di Sistema Portuale che per legge ha altre funzioni. Ritengo che risarcire sia doveroso per le vittime e per i familiari ma è chiaro che, in questa maniera, è estremamente penalizzante per i nostri bilanci», afferma il presidente **Pino Musolino**. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' ultima sentenza: 150mila euro

GIANLUCA AMADORI

TRIBUNALE VENEZIA È morto all' età di 70 anni, a causa delle fibre d' amianto respirate per lungo tempo, quando lavorava alle dipendenze della Compagnia lavoratori portuali (Clp): ora i familiari dovranno essere risarciti dall' **Autorità di sistema portuale del Mare** adriatico settentrionale con oltre 150 mila euro, a ristoro del danno sofferto a causa della lunga e dolorosa malattia e della perdita del proprio caro. Lo ha stabilito il giudice della sezione lavoro del Tribunale di Venezia, Chiara Coppetta Calzavara, accogliendo il ricorso presentato dall' avvocato Luca Vedovato per conto della vedova e del figlio dell' ex operaio **portuale**, che era in pensione dal 1994, dopo trent' anni di attività lavorativa, e si è spento nel 2015. Nella sentenza viene ritenuto provato il nesso di causa tra il lungo periodo di esposizione all' amianto per motivi di servizio e il tipo di tumore che provocato la morte dell' operaio, un mesotelioma pleurico, che normalmente aggredisce a distanza di venti e anche trent' anni di distanza dalla prima esposizione con il materiale cancerogeno. L' **Autorità portuale**, rappresentata dall' Avvocatura dello stato, ha eccepito la mancanza di responsabilità nell' accaduto, ma il Tribunale è stato di diverso avviso: deve rispondere dell' accaduto in quanto i soci/dipendenti della Clp presentavano servizio per l' allora Provveditore al porto, ente al quale l' **Autorità** è subentrato. Il giudice ha condannato l' **Autorità portuale** a rifondere anche le spese legali, quantificate in circa 10 mila euro. La sentenza, molto articolata, ricostruisce attraverso la testimonianza di numerosi ex lavoratori, le condizioni nelle quali gli operai della Clp erano costretti a svolgere la propria attività, senza alcun tipo di avviso in merito alla pericolosità dei materiali che dovevano scaricare dalle navi e senza alcun mezzo di protezione in dotazione, nonostante l' effetto cancerogeno dell' amianto fosse conosciuto fin dagli anni Sessanta, periodo in cui furono pubblicati i primi studi scientifici sull' argomento. Fino all' inizio degli anni Settanta, l' amianto era contenuto in sacchi, prima di juta, e poi di plastica, che spesso si rompevano, e dai quali in ogni caso fuoriusciva copiosamente polvere di amianto, respirata per ore e ore dagli operai incaricati dello scarico manuale. Una vera e propria pioggia di polvere di amianto si verificava quando i sacchi, imbragati e sollevati con le gru, si spaccavano per la pressione delle imbragature. Nessun testimone ricorda di interventi con aspiratori per rimuovere le polveri. I sacchi di amianto spesso venivano accatastati assieme ad altre merci, con il risultato di contaminarle. Gli scaricatori talvolta erano costretti a lunghi turni, anche di 12 ore consecutive, e dunque erano costretti a pranzare all' interno della stiva, in mezzo ai sacchi di amianto, utilizzati poi come cuscino per brevi periodi di riposo. È facile immaginare le quantità di polveri cancerogene da loro inalate per anni e anni, senza che il datore di lavoro abbia mai provveduto ad informarli dei rischi e a mettere loro a disposizione le dovute attrezzature di protezione. Negli anni Ottanta l' amianto iniziò ad arrivare all' interno di container per evitare che gli scaricatori potessero entrare un contatto diretto con la sostanza, ma ciò non accadeva sempre. La sentenza di condanna potrà essere impugnata in appello, ma nel frattempo è provvisoriamente esecutiva e, di conseguenza, l' **Autorità portuale** dovrà pagare il risarcimento. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Margonara, il difensore civico scrive all' Autorità Portuale: "Necessaria rimozione dei rifiuti e delle barche abbandonate"

La lettera è stata inviata anche al sindaco di Albissola Nasuti, incentrata anche sulla messa in sicurezza dell' ex bar-tavola fredda distrutta dalla mareggiata di ottobre

Dopo la lettera del difensore civico regionale Francesco Lalla di risposta al Comitato Margonara Viva per comunicare le richieste ai sindaci di Savona e Albissola sulla dotazione nei tratti di arenile dell' impianto doccia e di un contenitore per la raccolta dei rifiuti, nei giorni scorsi lo stesso ha esposto ulteriori richieste inviate all' **Autorità di Sistema Portuale** e alle amministrazioni. L' area al confine tra i due comuni era stata interdetta ai cittadini per motivi di sicurezza ma lo scorso 3 luglio l' **Autorità** aveva deciso di destinare i tratti di arenile alla libera balneazione con il benessere di Albissola e Savona, permane comunque il problema della demolizione dell' ex bar-tavola fredda distrutta dalla mareggiata di ottobre. "Al fine di mitigare l' effettiva condizione di degrado dell' area di rilevante interesse paesistico, di cui una parte resta comunque accessibile alla libera fruizione sulla sponda destra della foce del rio Termine di: installare appositi rivestimenti integrali del manufatto in modo da impedirne la vista dall' esterno (ad esempio teli o altre tipologie di strutture idonee a mascherare le condizioni fatiscenti); voler disporre lungo tutto il perimetro dell' edificio una idonea transennatura interdittiva; rimuovere, anche con il concerto dei comuni, il materiale abbandonato lungo il tratto di arenile e disporre per l' area della Margonara della rimozione della quantità significativa di rifiuti e barche abbandonate nell' intento di scongiurare situazioni di inquinamento ambientale e nell' ottica di preservare il tratto di arenile" specifica nella lettera diretta a Paolo Canavese, presidente dell' **Autorità Portuale** di Savona e al sindaco di Albissola Marina Gianluca Nasuti, il difensore civico Francesco Lalla.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Un clic per i 220 mila che scelgono il mare

Per pescare in mare, ai semplici dilettanti e appassionati basta un clic. Nel senso che dal 2010 occorre semplicemente comunicare sul sito di riferimento del Ministero (<https://www.politicheagricole.it>), a cura dei pescasportivi, fornendo alcune informazioni molto stringate: le generalità, il tipo di pesca scelto, le Regioni in cui si pratica questa attività. Il semplice attestato dell'avvenuta comunicazione (che va stampato e conservato per essere esibito in caso di richiesta) costituisce il titolo per l'esercizio della pesca sportiva in mare avendo sempre riguardo alla normativa di settore e alle specifiche disposizioni della Capitaneria di Porto competente per territorio. I dati ministeriali, aggiornati al 2018, indicano che la Liguria, con circa 220 mila praticanti, risulta tra le prime quattro Regioni con il maggior numero di pescatori sportivi. L'elevato numero di praticanti genera un importante indotto socio-economico che coinvolge, oltre alle attività commerciali che trattano articoli da pesca, le attività ricettive e della ristorazione. In Liguria, la morfologia delle coste, caratterizzata in massima parte da scogliere a picco sul mare, la diffusa presenza di insediamenti abitativi e gli arenili generalmente occupati da stabilimenti balneari limitano, e in molti casi impediscono, l'esercizio della pesca sportiva da terra nei mesi estivi. E, di fatto, le dighe del porto di Genova sono tra le poche aree nelle quali è possibile praticare la pesca tutto l'anno; anche se in questo caso occorre il permesso di pesca per dilettanti rilasciato dall'Autorità Portuale. Le associazioni, a cominciare da Fipsas, hanno avviato un progetto al fine di agevolare la fruizione delle dighe. Tra le iniziative da segnalare, rivestono priorità l'ampliamento degli spazi di pesca, la semplificazione normativa, il contrasto alla pesca illegale e la difesa dell'ambiente. - E. M.

OBiettivo LIGURIA

Pesca sportiva, rivoluzione digitale
tesserino elettronico sui torrenti

Migliaia di appassionati liguri registreranno i tesserini con una app. Le ricadute turistiche nell'estate

Un clic per i 220 mila che scelgono il mare

Super tonno
prezzo a Genova

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

portoferraio

Via libera dell' Autorità portuale alla nuova stazione marittima

Verrà realizzata nell' ex stabile Cromofilm che ha un' ubicazione vantaggiosa Il sindaco Zini: «Nell' edificio potranno trovare posto tutti i servizi marittimi»

PORTOFERRAIO. Da cinque lustri a questa parte e con altrettante amministrazioni che si sono alternate nel governo della Città alla Biscotteria si sente parlare del riutilizzo e della nuova destinazione del palazzo ex Cromofil che potrebbe ospitare la tanto attesa Stazione Marittima a Portoferraio. Ma l' impressione di essere arrivati allo stretta finale in vista del traguardo lo si è colta dopo l' incontro del sindaco Angelo Zini con Carlo Capuano nella sede dell' **Autorità di Sistema** a Piombino. Cinque sindaci (senza contare l' intuizione dei predecessori), cinque assessori al Demanio e ai Lavori pubblici avevano già intuito le potenzialità di servizio che il vecchio edificio poteva interpretare negli anni Duemila. Così prossimo alle banchine. Così facilmente raggiungibile da qualsiasi zona del porto ci si muova. Così capiente come volumetria interna. Al punto che la designazione di stazione marittima gli calza perfettamente a pennello. «Abbiamo confermato la scelta dell' amministrazione precedente - dice Angelo Zini - Adesso si tratta di condividere il progetto e destinare i locali al suo interno all' uso più confacente ai bisogni degli utenti». Il prospetto redatto dell' **Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale** di Livorno in base alla convenzione siglata da quest' ultima con il Comune proprietario dell' immobile, prevede «la realizzazione della stazione marittima e la riorganizzazione funzionale degli spazi destinati agli operatori portuali» nell' edificio. Nella relazione tecnica dell' **Autorità** si legge: «L' intervento prevede il recupero e l' adattamento dei due fabbricati, al fine di dare uniformità prospettica a tutto il fronte mare. Verranno creati così locali al piano terra adibiti a stazione Marittima e ai piani superiori locali destinati agli operatori portuali e forze dell' ordine presenti in porto. L' intervento si propone di diventare uno spazio di integrazione tra la città ed il porto. Infatti ha come obiettivo il miglioramento della fruizione degli spazi portuali da parte degli operatori economici e degli utenti garantendo standard elevati, creando nel contempo uno spazio pubblico più vivibile per i cittadini che risiedono nel comune di Portoferraio». L' **Autorità** inoltre puntualizza che il programma è coerente con le Norme Tecniche di Attuazione (Nta) del Comune di Portoferraio, in perfetta sintonia con l' Accordo di pianificazione per la realizzazione del **sistema** delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica, contenuto nella variante al Regolamento Urbanistico. Si sta parlando di un' opera il cui costo complessivo è stato valutato a una cifra pari a circa tre milioni di euro. Intanto si partirebbe con una prima fase dell' intervento che contempla una spesa di un milione e 830mila. «Abbiamo espresso parere favorevole - continua il sindaco di Portoferraio - al progetto di restaurazione dell' ex Cromofilm. L' Elba ha bisogno di una stazione marittima, considerato che lo scorso anno sono transitati 3,1 milioni di passeggeri (insieme con quelli di Cavo e Rio Marina) e 29.824 croceristi. Il prossimo anno - conclude Zini - sarà decisivo per la nuova destinazione dell' edificio di calata Italia». --Luigi Cignoni.



La crisi del porto in Regione

I sindacati confederali convocati per venerdì dagli assessori al Lavoro e ai Trasporti Si discuterà del calo dei traffici, in particolare quello del carbone per la centrale Enel

IL VERTICE Le vertenze del porto e le ricadute negative dal mancato arrivo del carbone per la centrale di Torre Valdaliga Nord saranno al centro dell' incontro convocato per il 2 agosto in Regione dagli assessori ai Trasporti e Mobilità Mauro Alessandri e Lavoro Claudio Di Berardino. I due esponenti della Pisana, dopo le sollecitazioni dei consiglieri regionali Marietta Tidei e Gino De Paolis, hanno convocato per le 14 di venerdì prossimo Filt-Cgil, Uiltrasporti e Fit Cisl. «Ormai anche la Regione ha chiaro che le due vertenze cittadine, ovvero porto e indotto Enel spiega il referente territoriale per la Filt Alessandro Borgioni sono legate a doppio filo. Come ha dimostrato il-sit in delle scorsa settimana sotto l' **Autorità portuale** che ha visto uniti centinaia di lavoratori dei due comparti. Del resto, il mancato arrivo del carbone sta provocando seri danni non solo al bilancio delle società Minosse e Cpc, ma anche alla stessa Authority. Se a ciò si aggiunge la crisi dei traffici merci nello scalo che sta toccando picchi mai visti, si capisce quanto la situazione sia diventata esplosiva. In un territorio bersagliato come quello di Civitavecchia, è giusto che Enel finanzia grandi opere come la darsena grandi masse e il bacino di carenaggio, pur continuando a fare utili con la produzione di energia. Non sappiamo quali siano i progetti della Spa elettrica, possiamo solo ipotizzarli, ma qui entra in ballo la Pisana visto che il Piano energetico deve essere fatto dalla Regione». E nel futuro dell' impianto di Torre Nord, secondo i sindacati, potrebbe esserci il capacity market, ovvero il decreto governativo, diventato legge dello Stato, che prevede finanziamenti per i prossimi 10 anni per impianti che mantengano costante il flusso di energia per garantire la sicurezza nazionale. Una sorta di diversificazione delle fonti che potrebbe essere adattata nella centrale di Civitavecchia dove si realizzerebbe un gruppo a gas, mentre il carbone potrebbe restare come riserva fredda. «Prendendo finanziamenti dallo Stato conclude Borgioni l' Enel avrebbe ancora più modo di investire sulle opere nel porto di Civitavecchia». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Pincio rilancia l' intesa con gli scali dell' Abruzzo

IL VICE SINDACO GRASSO «NON C' È NESSUN RISCHIO PER LE ZES»

SVILUPPO Anche la nuova giunta comunale benedice l' unione con i porti abruzzesi, che dopo l' intesa già espressa dalle due Regioni, deve solo essere sancita dal Mit. A mettere nero su bianco la posizione del Pincio è il vice sindaco e assessore alla Portualità Massimiliano Grasso (foto). «Si tratterebbe di un passo importante verso il riconoscimento del Corridoio Ten-t trasversale Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce, da parte del tavolo europeo ad hoc che sta rivedendo i corridoi multimodali». Grasso contesta poi il recente diniego del presidente della Regione Abruzzo Marco Marsilio. «Comprendo, dal suo punto di vista, ma non condivido la preoccupazione del Governatore circa il presunto rischio - dice - peraltro esternato da un semplice funzionario del Ministero del Sud, che spostando i porti di Ortona e Pescara sotto la competenza di Molo Vespucci anziché sotto quella di Ancona, l' Abruzzo possa perdere la Zes (Zona economica speciale, ndc). Non è così, come ci si può rendere conto semplicemente leggendo il Decreto legge del 2017, che ha istituito le Zes nelle regioni del Mezzogiorno, anche perché il **porto** di **Civitavecchia**, pur essendo nella rete globale, anziché in quella core, rimane il **porto** della Capitale e riveste rilevanza strategica che certamente non può essere riconosciuta allo scalo marchigiano. Alla luce del grande progetto di valore nazionale, che coinvolge i porti di **Civitavecchia** e Ortona nell' ambito del Nuovo corridoio Mediterraneo, tenendo conto che il progetto è promosso da tutte le associazioni datoriali, da Confindustria, dai sindacati confederali, dai sindaci delle aree interne di Abruzzo e Lazio, visto che le Zes e le ZIs sono promotrici di sviluppo solo se accompagnate da un serio programma di infrastrutturazione, auspico che venga al più presto superato ogni ostacolo burocratico al passaggio dei porti abruzzesi con quelli laziali, in conformità all' intesa dei due governatori, senza che venga compromessa la Zes per l' Abruzzo e anzi, sperando che con una modifica normativa anche il Lazio possa esservi incluso». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



A Capri sbarchi al minimo e rientri scaglionati: chi resta sceglie lo shopping

Anticipo di rientro dei vacanzieri a causa del maltempo che ha investito da ieri pomeriggio anche l'isola azzurra con raffiche di vento di libeccio e scrosci di pioggia di tipo tropicale. Ieri mattina già dalle prime ore chi soggiornava a Capri ha preferito lasciare l'isola affrontando in ogni caso un mare grosso con onde alte circa due metri: annullate diverse corse di aliscafo, hanno viaggiato regolarmente traghetti e navi veloci della Caremar. Un mare agitato che però per qualcuno non è valsa la rinuncia alla discesa agli stabilimenti balneari, da Luigi ai Faraglioni, alla Canzone del Mare, da Gioia, sino a Marina Grande allo Smeraldo e da Gemma per godersi da terra lo spettacolo delle altissime onde che si infrangevano sulle coste rocciose e sugli stessi Faraglioni, i giganti simbolo dell'isola. Intanto la Capitaneria di **Porto** a Marina Grande ha monitorato sbarchi e imbarchi. Nella giornata di ieri sono arrivati meno di cinquemila passeggeri e nel tardo pomeriggio di ieri i rientri avevano già toccato la cifra dei diecimila, numero che rappresenta la somma dei vacanzieri del weekend e di quelli giornalieri. Niente ressa però né sui moli né alle biglietterie anche perché le partenze da Capri sono avvenute in modo distanziato, così come gli arrivi si sono mantenuti bassi poiché sono mancati gli sbarchi dei gruppi organizzati. Meno affollata anche la piazzetta nonostante ogni tanto uno sprazzo di sole venisse ad illuminare il salotto del mondo. In tanti hanno preferito restare in albergo, ai bordi delle piscine o nelle beauty farm, mentre le signore in vacanza si sono divertite a girare nelle vie dello shopping per acquistare capi griffati o quelli artigianali, quest'anno tornati di gran moda. a.m.b. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, la riffa dei parcheggi pochi posti e tariffe alle stelle

Le difficoltà dei viaggiatori che devono lasciare l'auto. Prezzi alti ma variabili: dai 50 euro per un giorno ai 36 con lo "sconto". Ancora chiuse due aree dopo l'Universiade, una era quella più economica

Alessio Gemma

«La tengo fino a domani sera per 35 euro. Ma non lo dire a nessuno. È un prezzo che ti faccio perché mi sei simpatico». È l'ultima frontiera del marketing napoletano. La sfoggia il parcheggiatore al varco Pisacane, proprio davanti all' **autorità portuale**. Sulla carta: 68 posti auto all'aperto, area recintata con tanto di sbarra elettrica. Il cartello all'ingresso parla chiaro: "Parcheggio a pagamento. Prima ora: 2 euro. Seconda ora: 2,50". Ma se di sabato mattina, magari in procinto di imbarcarti, chiedi di lasciare l'auto fino al giorno dopo, ti viene presentato "il parcheggio a simpatia". Con tanto di presunto ribasso sulla concorrenza. «Se vai al Tirreni parking a Porta di Massa - continua il parcheggiatore - ti chiedono 36 euro per 24 ore. Se aggiungi 2,50 per le ore successive, fino a domani sera, ti costa 50 euro. Io te ne chiedo 35...». In realtà se si insiste sulla tariffa oraria, tenendo fede al cartello esposto, il parcheggiatore non fa una piega: «Certo che facciamo la tariffa oraria, sono 2,50 euro a ora. Fino a domani sera, non ti conviene». La riffa del posto auto nel porto di Napoli inizia così. E funziona sulla base di un principio economico prevedibile, soprattutto nei suoi effetti: la richiesta di parcheggi è tanta, specie nei weekend quando gli imbarchi per le isole si impennano, i posti a disposizione sono pochi. Insufficienti. E sono anche diminuiti con l'avvento dell'Universiade quando il porto ha subito un profondo restyling e per ospitare i 4 mila atleti da tutto il mondo sono state dismesse due storiche aree di parcheggio: una al varco Immacolatella, il parcheggio "La Rondine", e l'altra di fronte alla Stazione Marittima, il "parcheggio Q". Sono andati in fumo così 200-300 posti auto, almeno per il momento. E lì dove c'era erano macchine stipate in pochi metri quadrati, ora ci sono lingue di asfalto mangiate dagli occhi di guidatori che vorrebbero occuparle. Pare che le concessioni con i vecchi gestori fossero anche scadute, per cui l' **autorità portuale** dovrebbe rimetterle a gara. Ma nella giungla del parcheggio al porto non c'è solo l'offerta a simpatia sperimentata al varco Pisacane. Ai traghetti di Porta di Massa, uno steward che governa la sbarra degli imbarchi delle auto sulle navi avanza soluzioni a buon mercato: «I parcheggi? Sono tutti pieni, devi vedere se trovi posto. Ma se devi lasciarla per poche ore, mettila qui (indica l'ingresso degli imbarchi, ndr), non dà fastidio a nessuno... Poi magari ci offri un caffè». Se cerchi di capire meglio la proposta, lo steward taglia corto: «Non mi piacciono quelli che fanno troppe domande». Al Tirreni parking di Porta di Massa, parcheggio coperto con circa un centinaio di posti, il cartello fa la differenza tra "auto medie/ piccole e auto grandi". I prezzi variano. Per le auto piccole: 25 euro per 24 ore e 18 euro per 12 ore. Per le auto grandi: 36 euro per 24 ore e 26 euro per 12 ore. Stessa differenza per la tariffa oraria: 2,50 euro l'ora (dalla prima ora alla quarta) per auto piccole, 3,50 euro (dalla prima ora alla quarta) per auto grandi. Insomma una differenza a cui non dava conto il parcheggiatore di varco Pisacane che, senza chiedere la grandezza dell'auto, offriva un forfait di 35 euro. Significa un aggravio di 10 euro in caso di auto medio/ piccola: offerta quindi mica tanto "simpatica". Al Beverello, di fianco agli aliscafi, la fame di posti auto aumenta. Non bastano i 100 stalli del



La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

parcheggio Buono. «Al momento non c'è posto - dice il parcheggiatore Avresti pagato 30 euro, da oggi pomeriggio fino a domani pomeriggio. La tariffa oraria non la facciamo, solo il giornaliero di 15 euro. Anche se vieni di pomeriggio, avresti pagato sabato e domenica. Viene conteggiato a giornata solare ». Insomma, come se pagassi due giorni al posto di uno. La beffa è che alle spalle, a dieci metri, c'è il "parcheggio Q" diventato off limits. Si pagava 1 euro i primi 40 minuti e due euro le ore successive. Sarà un caso: ma era il più economico di tutti. «Dismesso da due mesi, con le Universiadi - spiega un addetto alla security - non mettete l'auto, vi viene rimossa o verbalizzata. Adesso è un'area dell' **autorità portuale** ». Per dirla coi due carabinieri che, come raccontato ieri da "Repubblica", hanno evidenziato agli uomini della Capitaneria tutti i disagi del porto: «Hai visto quanto si prende un parcheggio? La prima ora e la seconda ora. Ma chi le consente queste cose?».

FreshPlaza

Napoli

Nel primo semestre il traffico delle merci nei porti di Napoli e Salerno è cresciuto dell' 1,8%

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha reso note le variazioni percentuali dei traffici delle merci e dei passeggeri registrate nel primo semestre del 2019 dai porti di **Napoli** e di Salerno, specificando che nel periodo la consistenza dei volumi delle merci attraverso i due scali è aumentata dell'1,8% in termini di tonnellate movimentate rispetto alla prima metà dello scorso anno, con un incremento complessivo del 2,5% delle merci varie ed una flessione del -1,7% delle rinfuse liquide. Relativamente al solo traffico dei contenitori, il traffico totale è aumentato del 9,2% in termini di contenitori da 20' movimentati, con una crescita del 26,7% nel **porto** di **Napoli** e una diminuzione del 10,8% in quello di Salerno.



Si firma la concessione parte la sfida di «Yilport»

Domani c'è la sottoscrizione. La svolta a quattro anni di distanza dal disimpegno di Evergreen LA FIRMA L' appuntamento è fissato per le ore 16 al Castello Aragonese

Una nuova sfida attende il porto di Taranto. Sarà firmata martedì la concessione demaniale marittima del terminal contenitori alla società Terminal San Cataldo SpA, controllata dalla Yilport Holding AS, società del Gruppo di Compagnie Yildirim Holding AS, tredicesimo operatore mondiale. L' appuntamento è fissato per le ore 16 al Castello Aragonese. Mr Robert Yuksel Yildirim presenterà alle istituzioni e alla stampa il Gruppo di Compagnie Yildirim Holding AS e il progetto relativo al porto di Taranto. La firma dell'atto arriva a quattro anni dalla messa in liquidazione di Tct (Terminal container terminal) e il disimpegno degli azionisti di maggioranza Evergreen e Hutchinson. Nei giorni scorsi il Tar di Lecce ha bocciato definitivamente il ricorso presentato dal Consorzio Southgate Europe Terminal, concedendo così il via libera al rilascio della concessione in favore di Yilport Holding A.s., tra i leader mondiali del settore, dell'intera banchina del porto di Taranto per la durata di 49 anni. Il Consorzio Southgate Europe Terminal aveva promosso un ricorso contro gli atti dell'Autho rity a favore della compagnia turca perché Set (Southgate Europe Terminal) in precedenza aveva manifestato interesse, attraverso una richiesta di concessione, per lo stesso molo polisettoriale ma, a fronte della proposta di Yilport, l'Autorità portuale di Taranto ritenne, l'estate scorsa, di dover stoppare sia Set che gli altri pretendenti all'infrastruttura, pronunciandosi favorevolmente sulla domanda avanzata dalla compagnia turca Yilport. Il Tribunale amministrativo regionale, che aveva già respinto la richiesta di sospensiva, ha definito il ricorso originario improcedibile per sopravvenuta carenza di interesse (Set ha impugnato oltre i termini di legge l'avviso pubblico dell'Autorità portuale del 3 agosto 2018), i due ricorsi per motivi aggiunti in parte irricevibili e in parte inammissibili per carenza di interesse -legittimazione, con riferimento alla mancata partecipazione di Set all'avviso pubblico del 3 agosto 2018. Una volta che sarà formalizzata l'assegnazione definitiva, i sindacati chiederanno un confronto ufficiale con Yilport per discutere del piano industriale e occupazionale. Si attende, dunque, il completamento di molte opere che potranno garantire sviluppo e occupazione, come la stazione marittima che darà la possibilità concreta di attracco alle navi da crociera; la vasca di colmata con annessi dragaggi e l'ampliamento del quarto sporgente, opera utile per i futuri traffici commerciali e per il funzionamento totale della piastra logistica. Tanti tasselli di un mosaico su cui sarà fondamentale non perdere tempo. Yilport ha già annunciato che nel giro di un anno la società intende raggiungere il movimento di un milione di Teu, l'unità di misura dei container, e che nel giro di un paio di anni potrebbe esser riassorbito il personale ex Taranto container terminal, che da qualche tempo sono in carico all'Agenzia del lavoro portuale. La presenza di Yilport nel porto consente di far ripartire un'infrastruttura di punta come il molo polisettoriale che, sottoposto a importanti lavori di ammodernamento - tra cui l'avanzamento della banchina attraverso un sistema di palificazioni in mare inaugurati in due tappe nel luglio 2016 e nell'agosto del 2017, sinora è rimasto inutilizzato. Questo perché, andata via Evergreen che è stata presente attraverso Taranto container terminal dal 2001 sino alla fine del 2014 -inizio del 2015, si attendeva un grosso operatore in grado di rilanciare il molo polisettoriale, inserirlo nei traffici internazionali,



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

riportarvi il movimento container e soprattutto assorbire il personale ex Tct che viene da un lungo periodo di inattività e di cassa integrazione. Per l' Authority del porto di Taranto, Yilport fornisce le garanzie giuste. I turchi hanno avanzato la loro candidatura nei mesi scorsi quando l' Authority stava già vagliando tre offerte arrivate da altrettante società, tra cui quella che ora ha intrapreso il ricorso al Tar di Lecce. A fare la differenza tra i vari competitori e a far propendere l' Authority per Yilport, è stato il progetto di sviluppo presentato dall' operatore turco e il fatto che prenderà in concessione tutta la banchina del polisettoriale e non, come proposto dagli altri, solo una parte dell' infrastruttura.

Il Mattino di Foggia

Manfredonia

SVILUPPO LA REGIONE PUBBLICA L'AVVISO DELLE AREE DISPONIBILI: 261,10 ETTARI IN TOTALE

Dalla Puglia via alla Zes con la Lucania

Colonna: «Una grande opportunità di crescita economica per i territori interessati»

Con determina dirigenziale n. 155 del 18 luglio 2019 (pubblicata nel BURP n. 8 del 25 luglio 2019), a firma della Dirigente della Sezione "Attività Economiche, Artigianali e Commerciali" della Regione Puglia, Francesca Zampanò, è stato approvato l' Avviso Pubblico per l' attribuzione delle aree disponibili e non ancora assegnate delle Zone Economiche Speciali Interregionali, "Ionica" e "Adriatica", fortemente volute dal ministro del Sud, la leccese Barbara Lezzi «Si realizza, così, un impegno del governo regionale che in sede di perimetrazione delle aree comprese nelle ZES aveva anche annunciato la possibilità di assegnare ulteriori superfici ai comuni interessati, previo l' espletamento di una procedura ad evidenza pubblica per la loro selezione», dice il consigliere regionale pugliese Enzo Colonna. Per quanto riguarda la ZES "Adriatica" (per la cui definitiva istituzione manca solo il Decreto da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri che dovrebbe intervenire a breve, essendo stato ultimato l' iter di approvazione a livello regionale) le aree ancora disponibili sono pari a 261,10 ettari. «Ricordo - spiega Colonna - che il Piano Strategico di questa ZES è stato approvato, dopo un lungo e articolato percorso, con Delibera di Giunta regionale n. 839 del 7 maggio scorso ed è connessa, per quanto riguarda la Puglia, ai porti di Manfredonia, Barletta, Bari, Molfetta, Monopoli e Brindisi (nonché agli snodi logistici degli aeroporti di Bari, Brindisi e Foggia, dell' interporto regionale della Puglia, della piattaforma logistica di Incoronata), comprendendo, complessivamente, superfici pari a circa 2889 ettari. Come ho già avuto modo di segnalare in diversi precedenti interventi, nell' ambito del perimetro della ZES sono già ricomprese ampie aree produttive dei territori di Altamura (183,50 ettari della zona industriale che insiste sulla strada statale 96 per Gravina) e Gravina (circa 10 ettari di aree P.I.P.), in modo da valorizzare adeguatamente il vasto e articolato sistema produttivo della Murgia barese, come da me sollecitato in molteplici circostanze e riunioni. Ora, con questo bando, sarà anche possibile estendere l' area interessata candidando ulteriori porzioni di territorio. I comuni interessati a cogliere questa opportunità potranno candidare aree che rispettino i requisiti previsti per le ZES e che quindi si configurino come "porto", area retroportuale (anche di carattere produttivo e aeroportuale), piattaforma logistica o interporto, mentre le aree residenziali non potranno essere candidate. Così come è esplicitamente chiarito nell' Avviso pubblico, la ZES può ricomprendere anche aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico e funzionale con l' area portuale individuata nella perimetrazione della Zona Economica Speciale e adeguate infrastrutture di collegamento con la stessa. Un criterio di preferenza sarà attribuito a quelle candidature presentate congiuntamente da più Enti locali, in una logica di Sistema territoriale integrato che vada a coniugarsi organicamente con il Piano Strategico della ZES di riferimento. Il Sistema Territoriale Integrato comprende le aree appartenenti ad Enti Locali diversi che condividono, per ragioni territoriali o economiche, fattori come piani di sviluppo, servizi alle imprese, attività di promozione territoriale, dotazioni infrastrutturali e logistiche esistenti o programmate, siti produttivi intesi come filiere, distretti di produzione, distribuzione e consumo specifici. Le domande, redatte con le modalità fissate nell' Avviso, dovranno essere inviate esclusivamente tramite posta elettronica certificata entro 90 giorni dalla pubblicazione dell' Avviso nel Bollettino Ufficiale Regione Puglia. Con questa iniziativa sarà possibile includere e coinvolgere altre realtà territoriali nell' ambito

REGIONI/PUGLIA Lunedì 29 LUGLIO 2019

SVILUPPO LA REGIONE PUBBLICA L'AVVISO DELLE AREE DISPONIBILI: 261,10 ETTARI IN TOTALE

Dalla Puglia via alla Zes con la Lucania

Colonna: «Una grande opportunità di crescita economica per i territori interessati»

Enzo Colonna, consigliere regionale pugliese, è in prima fila per la valorizzazione delle aree disponibili nelle ZES "Adriatica" e "Ionica".

Barbara Lezzi, ministro del Sud, ha annunciato la possibilità di assegnare ulteriori superfici ai comuni interessati, previo l'espletamento di una procedura ad evidenza pubblica per la loro selezione.

Il Piano Strategico di questa ZES è stato approvato, dopo un lungo e articolato percorso, con Delibera di Giunta regionale n. 839 del 7 maggio scorso ed è connessa, per quanto riguarda la Puglia, ai porti di Manfredonia, Barletta, Bari, Molfetta, Monopoli e Brindisi (nonché agli snodi logistici degli aeroporti di Bari, Brindisi e Foggia, dell'interporto regionale della Puglia, della piattaforma logistica di Incoronata), comprendendo, complessivamente, superfici pari a circa 2889 ettari.

Come ho già avuto modo di segnalare in diversi precedenti interventi, nell'ambito del perimetro della ZES sono già ricomprese ampie aree produttive dei territori di Altamura (183,50 ettari della zona industriale che insiste sulla strada statale 96 per Gravina) e Gravina (circa 10 ettari di aree P.I.P.), in modo da valorizzare adeguatamente il vasto e articolato sistema produttivo della Murgia barese, come da me sollecitato in molteplici circostanze e riunioni.

Ora, con questo bando, sarà anche possibile estendere l'area interessata candidando ulteriori porzioni di territorio. I comuni interessati a cogliere questa opportunità potranno candidare aree che rispettino i requisiti previsti per le ZES e che quindi si configurino come "porto", area retroportuale (anche di carattere produttivo e aeroportuale), piattaforma logistica o interporto, mentre le aree residenziali non potranno essere candidate.

Così come è esplicitamente chiarito nell'Avviso pubblico, la ZES può ricomprendere anche aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico e funzionale con l'area portuale individuata nella perimetrazione della Zona Economica Speciale e adeguate infrastrutture di collegamento con la stessa.

Un criterio di preferenza sarà attribuito a quelle candidature presentate congiuntamente da più Enti locali, in una logica di Sistema territoriale integrato che vada a coniugarsi organicamente con il Piano Strategico della ZES di riferimento.

Il Sistema Territoriale Integrato comprende le aree appartenenti ad Enti Locali diversi che condividono, per ragioni territoriali o economiche, fattori come piani di sviluppo, servizi alle imprese, attività di promozione territoriale, dotazioni infrastrutturali e logistiche esistenti o programmate, siti produttivi intesi come filiere, distretti di produzione, distribuzione e consumo specifici.

Le domande, redatte con le modalità fissate nell'Avviso, dovranno essere inviate esclusivamente tramite posta elettronica certificata entro 90 giorni dalla pubblicazione dell'Avviso nel Bollettino Ufficiale Regione Puglia.

Con questa iniziativa sarà possibile includere e coinvolgere altre realtà territoriali nell'ambito

Il Mattino di Foggia

Manfredonia

del processo di istituzione delle ZES che, come noto, determinerà vantaggi in termini fiscali e di semplificazione amministrativa per le imprese che si andranno ad insediare in queste aree, rappresentando un importante incentivo per lo sviluppo e la crescita economica. Auspico, pertanto, la partecipazione da parte dei Comuni e, in particolare, per quello che riguarda l' area della Murgia barese penso, ad esempio, ai Comuni di Gravina in Puglia, Santeramo in Colle, Grumo Appula, Acquaviva delle Fonti, Poggiorsini, Toritto, Gioia del Colle, Corato, Cassano Murge, a cui, oltre un anno e mezzo fa, avevo indirizzato una mia sollecitazione da cui si era sviluppata, di concerto con il Comune di Altamura e con numerose organizzazioni di settore presenti sul territorio, una iniziativa congiunta finalizzata all' inserimento dell' area murgiana nel perimetro della ZES Adriatica. Purtroppo, nel corso dell' istruttoria, alcune delle aree o non erano state proposte o non erano adeguatamente accompagnate da supporti informativi e documentali. Ora, però, quella progettualità può essere ripresa grazie all' opportunità fornita da questo bando della Regione Puglia, in modo da completare il lavoro già avviato e fornire un' occasione ulteriore di sviluppo ad un territorio ampio come quello della Murgia barese che esprime un tessuto economico e imprenditoriale particolarmente vivace. Segnalo altresì che mercoledì prossimo, 31 luglio, presso la Fiera del Levante si svolgerà un incontro di approfondimento con l' assessore regionale Borraccino e con i tecnici dell' Assessorato allo Sviluppo Economico, finalizzato proprio ad illustrare i contenuti dell' Avviso Pubblico e a fornire agli enti locali interessati ogni utile chiarimento per la proposizione delle istanze di partecipazione. Ringrazio l' assessore Cosimo Borraccino per questa iniziativa e per l' impegno con il quale sta sostenendo l' importanza delle ZES quale volano per lo sviluppo economico del nostro territorio"

Ecco tutte le opere legate al Piano regolatore portuale

Zona falcata, piastra logistica, nuova Via marina

Domenico Bertè Forse già in questa settimana potrebbe arrivare la firma dell' assessore regionale Salvatore Cordaro che ratificherà l' approvazione, già avvenuta da parte del Comitato regionale urbanistico, del nuovo Piano regolatore del porto di Messina. La cornice all' interno della quale adesso dovranno essere realizzate tutte le vocazioni che ciascuna parte di questa vasta e preziosa area ha. Ma quali sono i progetti già in cantiere che direttamente o indirettamente rientrano nella fase concreta di realizzazione di ciò che è scritto nel piano? Oltre alle attività di riqualificazione complessiva della Zona falcata, che prevedono, in primis, qualcosa come 80, forse 90 milioni di euro per la bonifica dei luoghi, ci sono molte altre strutture che sono in rampa di lancio. La più suggestiva è quella della via Marina. Non è intimamente legata al Prp, ma sarà una strada chiamata a unire le due parti delle aree portuali. Infatti sarà la naturale prosecuzione della via don Blasco, quella costruenda, e condurrà da Gazzi sino alla piastra logistica che sorgerà a valle dello svincolo di San Filippo. Anche qui sembra che servano molti soldi, 81 milioni di euro. Presto ci sarà un tavolo tecnico coordinato dal segretario generale dell' Authority Ettore Gentile e dal commissario Antonino De Simone e dall' assessore Salvatore Mondello per pianificare le prossime tappe che devono portare alla richiesta di un finanziamento all' Europa o al Ministero. Ma serve un progetto a livello esecutivo. Se ne sta occupando il Comune che è vicinissimo a chiudere il definitivo. Dovrà valutarne l' impatto sul prossimo Piano regolatore generale (ci saranno da fare parecchi espropri) e poi, a braccetto con l' **Autorità portuale**, puntare al finanziamento e alla realizzazione. Più avanzato lo stato della piastra logistica che completerebbe il progetto del nuovo porto di Tremestieri. In questo caso la progettazione è praticamente all' esecutivo. L' ente di via Vittorio Emanuele è pronto a mettere 41 milioni di euro per realizzare questo spazio che diventerebbe un "magazzino" per la distribuzione, anche alimentare, di un intero quadrante dell' isola. Ma serve la partnership dei privati. Il progetto più prossimo alla realizzazione sembra quello della nuova stazione marittima per gli imbarchi sui mezzi veloci che vanno a Reggio e Villa. Anche gli armatori stanno lavorando per dare uno spazio adeguato alle biglietterie e alla sala d' attesa di chi viaggia nello Stretto. Dopo una conferenza dei servizi scatterà il finanziamento di un' opera che potrà essere realizzata in poco tempo.



Catania Today

Catania

La nave Gregoretti, con 135 migranti a bordo, lascia il porto di Catania

L'imbarcazione della Guardia Costiera si è diretta verso il porto di Augusta ma dal Viminale nessuna autorizzazione allo sbarco

La nave della Guardia costiera Gregoretti durante la notte ha lasciato la rada di Catania per dirigersi ad **Augusta** dove ha ormeggiato. Al momento i migranti a bordo non hanno l'autorizzazione per poter scendere. Ieri sera, a Catania, sono stati fatti scendere per motivi di salute una donna all'ottavo mese di gravidanza insieme al nucleo familiare composto da marito e due figli piccoli. La signora è stata fatta scendere dopo una visita. Sulla nave Gregoretti ci sono i migranti che erano stati soccorsi nei giorni scorsi in acque Sar maltesi da un peschereccio italiano e da uno tunisino e poi trasferiti tutti sull'unità militare. "Un altro giorno ancora, per l'equipaggio e i naufraghi a bordo, in attesa di sbarcare dalla Nave Gregoretti. Una situazione insostenibile: un ministro dell'interno che sequestra un equipaggio delle forze armate del nostro Paese. Una situazione assurda ed inumana". Con queste parole Nicola Fratoianni di Sinistra Italiana ha commentato il mancato sbarco dei migranti a Catania. "Il Presidente del Consiglio Conte - prosegue l'esponente della sinistra - è forse in vacanza? Perché non agisce? Le più alte cariche dello Stato non hanno nulla da dire su questa vicenda? Capisco che Salvini pur di far dimenticare gli affari moscoviti, evochi la pena di morte, ispiri istinti razzisti, continui a giocare sulla pelle di 135 naufraghi e dei militari della Guardia Costiera. Ma tutto ha un limite, persino l'indecenza di un ministro. L'Italia faccia attraccare subito al **porto** una nave della propria marina militare".

The screenshot shows the Catania Today website. At the top, there's a banner for 'Nuovo Kia Sportage' and 'LA SPINA AUTO 3 S.B.L.'. Below that, the main headline reads 'La nave Gregoretti, con 135 migranti a bordo, lascia il porto di Catania'. A sub-headline states: 'L'imbarcazione della Guardia Costiera si è diretta verso il porto di Augusta ma dal Viminale nessuna autorizzazione allo sbarco'. There is a photo of the ship 'GUARDIA COSTIERA CP 2112'. To the right, there's a sidebar with 'I più letti di oggi' (Most read today) featuring various news items. At the bottom right, there are two UNICEF logos.

La Gregoretti in porto, ma i migranti non sbarcano

La Guardia costiera ad Augusta con 131 profughi. Toninelli: la Ue risponda. De Falco: è illegale

Erica Dellapasqua

Alla fine, dopo tre giorni di attesa, alla nave Gregoretti della Guardia costiera è stato concesso - dal ministero dei Trasporti di Danilo Toninelli - di attraccare in un porto sicuro, quello di Augusta. Però i migranti - 131 persone - non potranno sbarcare, così come ha disposto il Viminale di Matteo Salvini, finché Bruxelles non deciderà della loro ricollocazione negli altri Paesi europei. «La Gregoretti ha ormeggiato ad Augusta, come è normale che sia per una nave militare - ha detto Toninelli, seguendo la linea di Salvini e lasciando intendere che, sul piano tecnico, il ruolo del suo ministero era concluso -. Ora la Ue risponda». Situazione di stallo che ricorda il caso Diciotti, altra nave di soccorso della Marina militare bloccata a Catania coi migranti a bordo che costò a Salvini l'accusa di sequestro di persona. L'odissea della Gregoretti comincia giovedì, e ieri è stata proprio la Guardia costiera a ricostruire tutti i passaggi che hanno condotto a questa situazione certamente anomala, che vede il ministero dell'Interno chiudere i **porti** anche alle navi militari italiane. «Le autorità della Valletta - ha spiegato la Guardia costiera - hanno soccorso un gommone con 100 migranti e richiesto collaborazione all'Italia che ha inviato, su indicazioni del ministero dell'Interno, due motovedette che hanno assistito 141 naufraghi, 6 condotti a Lampedusa per ragioni sanitarie e gli altri poi trasbordati sulla Gregoretti». Si chiarisce, cioè, che le navi italiane sono intervenute in zona maltese anche perché le autorità della Valletta erano impegnate in altre operazioni di soccorso. E si conferma il retroscena che aveva fatto filtrare il ministero dei Trasporti già giovedì sul fatto che gli interventi fossero stati «fin dall'inizio concordati col Viminale». La rotta l'ha poi imposta il peggioramento delle condizioni meteo. Prima Catania e infine Augusta, dove la nave è attraccata coi migranti, 131 persone dopo lo sbarco di una donna incinta assieme al marito e ai due figli. L'ex capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio Giuseppe De Giorgi, esprime «piena solidarietà al comandante e all'equipaggio». Duro un altro ex ufficiale, il senatore Gregorio De Falco espulso dai 5 Stelle: «Sequestrare 131 naufraghi è illegale, una stupida ed inutile crudeltà».



Il Giornale

Augusta

L' appello del Papa per i migranti: «Basta tragedie»

La Gregoretti ad Augusta. Polemica sul porto chiuso alla Guardia costiera

Chiara Giannini - Roma La Gregoretti della Guardia costiera italiana, con a bordo 131 migranti, ha ormeggiato sabato notte alla banchina Nato di **Augusta**. Al momento non c'è alcuna autorizzazione allo sbarco. Con una nota la Capitaneria fa sapere che gli immigrati «a bordo sono assistiti dall'equipaggio e dal team medico in attesa, come confermato dal ministero dell'Interno, delle determinazioni politiche e del riscontro positivo dell'Unione Europea sulla ricollocazione dei naufraghi soccorsi». E ora anche il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, prova a fare la voce grossa con l'Europa: «La Gregoretti ha ormeggiato stanotte al **porto di Augusta**, come è normale che sia per una nave militare. Ora la Ue risponda, perché la questione migratoria riguarda tutto il Continente», ha chiarito con una nota. Sulla vicenda interviene anche l'ex capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Giuseppe De Giorgi, che si schiera con la Guardia costiera: «Esprimo la mia piena solidarietà e vicinanza al comandante, all'equipaggio di nave della Gregoretti e al personale delle Capitanerie impegnati nonostante tutto a compiere con onore il loro dovere di marinai per la tutela della vita in mare». Ieri anche il Papa ha parlato degli immigrati a bordo della Gregoretti. Dopo l'Angelus domenicale ha lanciato «un accorato appello affinché la comunità internazionale agisca con prontezza e decisione, per evitare il ripetersi di simili tragedie e garantire la sicurezza e la dignità di tutti. Vi invito a pregare insieme a me per le vittime e per le loro famiglie».

Real Time (14/08/2013) | L'Espresso

INTERNI 9

SCENARI POLITICI

La Lega sfida i 5s: che fate al governo?

«Perché non lasciamo, visto che la Tar si farà?». La replica: «Fate i bulli col voti di Pd e Psd»

di Roberto Belfiore

«Se la Tar si fa, i 5s non hanno più da dire niente». Il leader della Lega, Matteo Salvini, ha sfoderato il suo umorismo nero: «Perché non lasciamo, visto che la Tar si farà?». La replica: «Fate i bulli col voti di Pd e Psd». Salvini ha sfoderato il suo umorismo nero: «Perché non lasciamo, visto che la Tar si farà?». La replica: «Fate i bulli col voti di Pd e Psd».

questione che gli è più caro: l'alternativa a un eventuale governo di centro-destra. I 5s, ha suggerito, non sono altro che «un'alternativa a un governo di centro-destra».

Salvini ha sfoderato il suo umorismo nero: «Perché non lasciamo, visto che la Tar si farà?». La replica: «Fate i bulli col voti di Pd e Psd».

Salvini ha sfoderato il suo umorismo nero: «Perché non lasciamo, visto che la Tar si farà?». La replica: «Fate i bulli col voti di Pd e Psd».

Salvini ha sfoderato il suo umorismo nero: «Perché non lasciamo, visto che la Tar si farà?». La replica: «Fate i bulli col voti di Pd e Psd».

Salvini ha sfoderato il suo umorismo nero: «Perché non lasciamo, visto che la Tar si farà?». La replica: «Fate i bulli col voti di Pd e Psd».

Salvini ha sfoderato il suo umorismo nero: «Perché non lasciamo, visto che la Tar si farà?». La replica: «Fate i bulli col voti di Pd e Psd».

di Roberto Belfiore

Salvini ha sfoderato il suo umorismo nero: «Perché non lasciamo, visto che la Tar si farà?». La replica: «Fate i bulli col voti di Pd e Psd».

Salvini ha sfoderato il suo umorismo nero: «Perché non lasciamo, visto che la Tar si farà?». La replica: «Fate i bulli col voti di Pd e Psd».

La Grege dei Augusti. Polemica al porto chiuso alla Guardia costiera

La Grege dei Augusti. Polemica al porto chiuso alla Guardia costiera.

La Grege dei Augusti. Polemica al porto chiuso alla Guardia costiera.

La Grege dei Augusti. Polemica al porto chiuso alla Guardia costiera.

La Grege dei Augusti. Polemica al porto chiuso alla Guardia costiera.

il tempo

LA TEMPERATURA

TEMPERATURE

MAX MIN

14 18

UMIDITÀ

70%

VELOCITÀ DEL VENTO

10 km/h

PRESSIONE

1015 hPa

SOLE

12h

PIoggia

0 mm

Stato del cielo

Parzialmente nuvoloso

Stato del mare

Mare mosso

Stato dell'aria

Stabile

Stato della terra

Stabile

Stato dell'acqua

Stabile

Stato dell'aria

Stabile

Stato della terra

Stabile

Stato dell'acqua

Stabile

IL CASO

Ormeggio sì, sbarco no Lo stallo sulla Gregoretti irrita la Guardia costiera

DI ALESSANDRA ZINITI

La nave attracca al **porto** di **Augusta** ma i 131 migranti restano a bordo. Il Viminale insiste: nessuno scende finché l'Europa non trova una soluzione. La parola d'ordine è: lontano da occhi indiscreti. Che siano quelli dei giornalisti che cercano di alzare la cortina calata attorno ai 131 migranti da quattro giorni a bordo della nave Gregoretti o di associazioni che possano manifestare davanti al mezzo della Guardia costiera italiana, ormeggiato da ieri al **porto** militare di **Augusta**. «Come è normale che sia per una nave militare», sottolinea il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli in una dichiarazione grottesca. Perché quello stesso approdo non è stato ritenuto normale per i tre giorni in cui la Gregoretti è stata costretta in mezzo al mare tra Lampedusa, Catania e ora **Augusta**, in attesa che il Matteo Salvini si decidesse ad assegnare un **porto** sicuro alla nave che il 25 luglio è intervenuta in diverse operazioni di soccorso in zona Sar maltese. **Porto** sicuro che il Viminale non ha ancora assegnato, pretendendo che sia l'Europa a farsi carico dei migranti: finora ha concesso soltanto l'assenso alla pressante richiesta di una Guardia costiera sempre più nervosa a far entrare in **porto** la nave prima del peggioramento delle condizioni meteo. Ma niente sbarco fino a quando Bruxelles non avrà trovato l'ennesima estemporanea soluzione condivisa, visto che a quel meccanismo automatico di distribuzione proposto dalla Francia l'Italia non sembra interessata. Un déjà vu sempre più surreale che suscita malumori evidenti, anche se ufficialmente inespressi, ai vertici della Guardia costiera: ieri hanno sottolineato come l'intervento delle motovedette italiane è stato effettuato «su richiesta delle autorità de La Valletta» e «su indicazioni del ministero dell'Interno». Lo stesso Viminale che prima aveva autorizzato l'intervento dei mezzi italiani in zona Sar maltese e poi si è rifiutato di indicare il **porto** di sbarco solo per tirare la corda con l'Europa dopo che Salvini aveva disertato il vertice di Parigi. E non è un dettaglio spiegare come ci sono finiti sulla Gregoretti i 135 migranti, diventati 131 dopo l'evacuazione di una donna incinta con il marito e due bambini piccoli. Il 25 luglio è un giorno drammatico nel Mediterraneo. Non ci sono navi umanitarie, i trafficanti fanno partire 800 persone: 300 sul barcone affondato al largo di Al Khoms con 150 vittime, altri tre gommoni riportati indietro dai libici, due soccorsi dai maltesi nelle stesse ore in cui il peschereccio di Sciacca "Accursio Giarratano" aiutava il gommone con 50 persone e altri tre se ne materializzavano. È a quel punto che, su richiesta di Malta, l'Italia fa partire da Lampedusa due motovedette della Guardia costiera e della Finanza che raccolgono 141 persone poi trasbordate sulla Gregoretti. Solidarietà alla Gregoretti dall'ex capo di Stato maggiore della Marina, ammiraglio Giuseppe de Giorgi: «Mi auguro che chi opera per la salvaguardia della vita in mare venga tutelato». Anche le Ong si schierano con la Guardia costiera: «Non possono essere umiliati così», dice Alessandro Metz di Mediterranean. E Giorgia Linardi, portavoce di Sea Watch: «Politica disumana che toglie dignità al paese e alle sue istituzioni». Il soccorso La foto scattata dal peschereccio "Giarratano" la notte del 25 luglio nel momento in cui alcuni migranti vengono trasferiti su una motovedetta.



Il Moderatore

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo, stanziati 39 milioni per interventi di messa in sicurezza

ROBERT DANIEL CLEMENTI

(di redazione) Nella Cabina di regia per il Fondo Sviluppo e Coesione che ho presieduto oggi a Palazzo Chigi ho stanziato 39 milioni per interventi di messa in sicurezza per il **Porto** di **Palermo**. Si tratta di risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziato e che rientrano nel Piano operativo FSC Infrastrutture 2014/2020'. Lo afferma in una nota il ministro per il Sud Barbara Lezzi. 'Anche se caratterizzato da uno dei più grandi complessi cantieristici del Mediterraneo per la trasformazione e le riparazioni navali, l' impianto produttivo industriale del **porto** di **Palermo** soffre di una condizione di logoramento tale da rendere necessario un importante intervento di messa in sicurezza - spiega il ministro Lezzi -. L' azione di rifinanziamento si attua in un quadro di interventi che puntano all' adeguamento tecnologico e alla realizzazione di interventi infrastrutturali correttivi. In questo modo si può combinare sicurezza, consolidamento industriale e adeguamento di traffico merci e passeggeri, utilizzando l' assetto logistico, infrastrutturale e tecnologico'. Mi piace: Mi piace Caricamento... Correlati.



Il Secolo XIX

Focus

«Troppi progetti e caos ai vertici ecco i limiti della portualità italiana»

Quello dell' Europa che «ha dimenticato il Mediterraneo in termini di logistica marittima» è solo un «piagnisteo»: «Potremmo più facilmente affermare che siamo noi ad aver dimenticato l' Europa visto che il nostro isolamento logistico dipende da noi stessi e non certamente da normative di favore a vantaggio degli hub del Northern Range». A sostenerlo, in un documento inviato al Secolo XIX, è Fabrizio Vettosi, managing director di Venice Shipping and Logistics e consigliere di Confitarma. A sostegno della sua tesi, Vettosi illustra due peculiarità italiane. «Anzitutto le troppe infrastrutture a mare realizzate ed in fase di realizzazione, dimenticandoci della famosa "teoria idraulica" laddove un "grande lavandino" (molti porti grandi) a fronte di un "tubo piccolo" (ferrovie) generano solo ingorgo. Siamo ancora a domandarci se la Tav serve solo per la Torino -Lione mentre continuiamo a progettare faraonici porti container. Ha ragione l' ex viceministro Rixi quando afferma che l' Italia è un' isola semi -circondata dalle Alpi. Tali concetti aiutano anche a più serene e distaccate oggettive riflessioni concernenti il progetto Belt and Road Initiative ed il suo impatto sul nostro Paese». Il secondo problema riguarda la governance: «E' inutile ripetere cose che sostengo da ormai quasi 3 anni (dall' entrata in vigore della riforma), ovvero un' implementazione molto "politica" e poco "tecnica" della riforma. Un esempio su tutti: la concreta non applicazione dell' art. 11 ter (Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP). Ebbi modo di sottolineare in una riunione al Propeller all' allora candidato a tale funzione, Luigi Merlo, la strategicità di tale organo, divenuto ad oggi un mero e formale salotto da caffè dei presidenti delle Authority. Ma tornando alla governance, ciò che spaventa gli Investitori sono le incertezze derivanti da sovrapposizioni di ruoli ed aree grigie che diventano spesso "campi da gioco" per "protagonisti" mediatici del potere portuale. Ed allora vediamo che in uno stesso porto si scatena l' antagonismo frutto di protagonismo tra presidenti di Ad SP, comandanti, membri dei Consigli di gestione, Mit e dulcis in fundo la new entry, Art -Autorità dei trasporti. Vi sembra possibile che in una tale bagarre possa rientrarci un razionale investitore che, nell' incertezza del rendimento delle proprie attività, ha un assoluto bisogno di certezza delle regole e di interlocutori titolati ad emanarle? E ciò senza tener conto dell' irrazionalità e disomogeneità con cui vengono rilasciati i titoli concessori a fronte di impegni assolutamente irrazionali ed inutili (Investimenti totalmente ridondanti) richiesti dalle stesse Ad SP ai pretendenti concessionari e miranti unicamente a salvaguardare l' edonismo mediatico degli stessi presidenti». In questo contesto, spiega Vettosi, «in Confitarma stiamo lavorando alacremente alla discussione a livello europeo che concerne la proposte proveniente da Poseidon Principles, sponsorizzata da una serie di stakeholder bancari nordeuropei e che mira ad introdurre una serie di elementi premianti in termini finanziari e di rischio di credito a favore delle aziende di shipping che migliorano gli standard green e blue economy. Al tempo stesso con Abi ed Ecsa stiamo affinando il nostro Position Paper per meglio definire i criteri applicativi del "Social and Green Supporting Factor" alla nostra industria». -



Imo 2020, aumentano le preoccupazioni / FOCUS

ALBERTO GHIARA

Genova - In attesa di sapere che cosa accadrà davvero il prossimo primo gennaio 2020, quando entrerà in vigore il limite di emissioni navali di zolfo dello 0,5 per cento, stabilito dall'Imo, si moltiplicano le previsioni di scenari catastrofici per l'economia marittima. Due voci autorevoli in questo senso sono state nei giorni scorsi quella di Intercargo, che pone il problema della creazione di un mercato efficiente del fuel pulito in assenza di certezze su quale sarà la domanda, e quella di The Standard Club che, da un'ottica assicurativa, prospetta un aumento di contenziosi multimilionari per i danni che potranno causare combustibili non conformi con le specifiche dei motori. In un caso come nell'altro, emerge l'insofferenza del mondo dello shipping verso questa scadenza del 2020 e lo sforzo che viene compiuto, se non di rimandarla, almeno di attutirne gli effetti. E proprio sui possibili effetti, quindi, si esercitano i ricercatori del settore. Intercargo, associazione che rappresenta il 25 per cento della stiva portarinfuse internazionale, ha espresso il proprio malcontento per il rischio che ci sia carenza di combustibile pulito sul mercato internazionale. Per questo, propone che già prima della scadenza del primo gennaio si cominci a testare il sistema distributivo. «E' estremamente preoccupante - afferma Intercargo in un comunicato - che finora i combustibili in regola con le nuove norme siano stati messi a disposizione per test volontari da parte delle navi soltanto in un ristretto numero di **porti** e a condizioni sfavorevoli. E questo perchè i noleggiatori e operatori delle stesse navi non sono obbligati attualmente a acquistare il combustibile in regola con le norme future. Per questo, la prova pratica dei nuovi combustibili e l'addestramento degli equipaggi, che è possibile soltanto in condizioni reali a bordo delle navi, sono attività che avvengono in maniera molto limitata e tendono a essere rimandate alla fine dell'anno». Secondo Intercargo, questa situazione può creare rischi per la sicurezza degli equipaggi, delle navi, del carico e dell'ambiente marino. Per il sito specializzato "Shipandbunker", il combustibile che rispetta le nuove regole è virtualmente disponibile in tutto il mondo, in **porti** grandi e piccoli, ma rimane l'incertezza su come si comporterà il mercato di fronte a quella che sarà la domanda effettiva. Il problema rispetto alla richiesta di Intercargo è che la differenza di prezzo fra i diversi combustibili difficilmente porterà le compagnie a sperimentare quelli più costosi prima che la norma lo renda effettivamente obbligatorio. Fino al 2020, anche l'offerta rimarrà debole e questo non permetterà di sciogliere i dubbi di Intercargo. La questione dei rischi potenziali dei nuovi combustibili ha anche un risvolto assicurativo, analizzato da The Standard Club. Secondo il Club, l'introduzione dei nuovi limiti coinciderà con un aumento delle richieste di risarcimento e dei contenziosi. Le difficoltà secondo gli assicuratori sono anche dovute al fatto che le navi utilizzeranno mescolanze di combustibili di fornitori differenti. «Una petroliera che subisca un danno al motore principale - spiega David Roberts, agente del Club in Asia - mentre si trova su una rotta o in un porto molto trafficati potrebbe perdere il controllo della navigazione e scontrarsi con un'altra nave o arenarsi o entrare in contatto con strutture portuali o con altri beni. Le richieste di risarcimento che ne deriverebbero dovrebbero essere coperte dai P&I e le perdite che ne deriverebbero, nel peggiore dei casi, potrebbero ammontare a molti milioni di dollari».



Porti gateway, per Contship connettività fondamentale

La Spezia - Il terminal container Lsct della Spezia del gruppo Contship Italia è in un momento di forte sviluppo, con investimenti in corso per 200 milioni di euro lanciati dalla presidente Cecilia Battistello per aumentare la capacità di banchina e ferroviaria. La gestione di questa fase è affidata adesso al nuovo direttore generale, Alfredo Scalisi. Le sfide del nuovo management sono spiegate da Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione del gruppo. «Il terminal di La Spezia - spiega Testi - è un sistema complesso che richiede un costante equilibrio di risorse e investimenti per mantenere una produttività di banchina e piazzale adeguata alle richieste dei clienti. Dato il ruolo internazionale di Lsct, il terminal deve poter offrire servizi sempre più efficienti a navi sempre più grandi che movimentano mediamente oltre 1.200/1.400 teu tra sbarco e imbarco. Mantenere queste performance durante lo sviluppo delle nuove banchine sul molo Garibaldi e sull'area del Canaletto sarà una delle attività di maggior rilevanza per il nuovo management, che può contare su un team di collaboratori la cui esperienza e capacità professionale è riconosciuta da clienti e caricatori». La strategia di Contship nei confronti del terminal spezzino non cambia dopo la recente uscita del gruppo dai **porti** di Gioia Tauro e Cagliari: «Il ruolo di Lsct non cambia rispetto alle attività e le sfide che il gruppo affronta in altri terminal in Italia e fuori dai nostri confini. Il modello La Spezia è fondato su una forte integrazione dei servizi offerti alla nave in banchina e al sistema di trasporto terrestre. L'obiettivo è sempre stato quello di garantire un passaggio della merce il più veloce possibile per poter raggiungere in maniera efficace la sua destinazione finale, offrendo ai caricatori evidenti risparmi in termini di costi di inventario. Con il programma di investimenti questa offerta sarà ulteriormente rafforzata con un ruolo di Lsct sempre più internazionale come vera alternativa ai corridoi Nord europei. Nel 2020, l'introduzione delle norme Imo per la limitazione delle emissioni di solfuri da parte delle navi, darà un ulteriore slancio alla possibilità di intercettare volumi destinati in Centro Europa offrendo ai clienti evidenti risparmi in termini di miglia navigate sulle principali rotte da e verso l'Asia e il Middle East». Nel 2018 Lsct ha movimentato 1,38 milioni di teu, in linea con il 2017, anno di crescita record (+14 per cento). I primi dati del 2019 vedono un'ulteriore crescita del 2,5 per cento. Il terminal ha creato una forte sinergia con gli operatori locali e punta sulla vocazione ferroviaria dello scalo spezzino, cresciuta anche grazie all'integrazione operativa e funzionale con i centri intermodali di Santo Stefano Magra, Melzo a Milano, Padova, Dinazzano e altri. L'obiettivo del terminal è arrivare a superare la capacità di 2 milioni di teu e una quota di traffico ferroviario del 50 per cento, rispetto alla già consistente quota attuale del 32 per cento. «E' un'integrazione verticale - afferma Testi - che permette al terminal di La Spezia di aggredire mercati sempre più distanti e oltre Alpe». Contship concentra così la propria attenzione sui **porti** gateway come quello della Spezia, prendendo atto che la tendenza, nel settore del transhipment, premia solo gli hub in grado di generare economie di scala rilevanti, con una presenza significativa di compagnie di linea nell'azionariato e con una posizione geografica specifica alle estremità del bacino del Mediterraneo. Nel caso dei **porti** gateway, il fattore dimensione, secondo l'analisi di Contship, perde importanza a favore di quello della connettività terrestre, collegando mercati di produzione e consumo in maniera efficiente.

