



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 13 giugno 2020



Prime Pagine

13/06/2020	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	Il Foglio	11
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	Il Giornale	12
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	Il Giorno	13
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	Il Manifesto	14
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	Il Mattino	15
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	Il Messaggero	16
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	Il Tempo	20
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	Italia Oggi	21
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	La Nazione	22
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	La Repubblica	23
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	La Stampa	24
Prima pagina del 13/06/2020		
13/06/2020	Milano Finanza	25
Prima pagina del 13/06/2020		

Primo Piano

12/06/2020	Corriere Marittimo	26
Portualità italiana dopo gli effetti del COVID-19 - Incontro Assoporti-Propeller Clubs		
12/06/2020	The Medi Telegraph	27
Assoporti, allarme fondi: «Mancano 70 milioni»		

Trieste

13/06/2020	Il Manifesto Pagina 32	28
A TRIESTE È RINATO IL FRONTE DEL PORTO		

13/06/2020	Il Piccolo Pagina 2	30
Dj set e t-shirt speciali per il D'Agostino-Day sul palco di piazza Unità		
13/06/2020	Il Piccolo Pagina 2	32
La solidarietà		
13/06/2020	Il Piccolo Pagina 2	33
Il paradosso		
13/06/2020	Il Piccolo Pagina 2	34
Il lavoro di una vita		
13/06/2020	Il Piccolo Pagina 3	35
Dal terminal ungherese nell' area ex Aquila agli accordi con la Cina Le tante partite aperte		
13/06/2020	Il Piccolo Pagina 3	37
«Nessun declassamento per le Dogane di Trieste»		
13/06/2020	Il Piccolo Pagina 27	38
Se i triestini si ribellano all' ottusità burocratica		
13/06/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	39
Trieste, D'Agostino e Adsp fanno ricorso		
13/06/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 5	40
Ricorso Trieste		
13/06/2020	Il Secolo XIX Pagina 31	41
L' Anac sul caso D' Agostino e quella legge da cambiare		
13/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15	42
La disubbidienza di Trieste contro l' ottusità burocratica		
12/06/2020	(Sito) Adnkronos	43
Manageritalia Fvg: "Politica risolve situazione Porto Trieste"		
12/06/2020	Affari Italiani	44
Manageritalia Fvg: "Politica risolve situazione Porto Trieste"		
12/06/2020	Portnews	45
Caso D'Agostino, danno enorme		
12/06/2020	Transportonline	46
Commissario Sommariva: "Il porto va avanti, ma preoccupazione per l'immagine del sistema all'estero"		
12/06/2020	FerPress	47
AdSP Adriatico Orientale: approvato rendiconto generale 2019 con un avanzo di 9,9 mln		
12/06/2020	Il Nautilus	48
AdSP MAO/COMITATO DI GESTIONE: APPROVAZIONE RENDICONTO GENERALE 2019 E NUOVA PROSPETTIVA STRATEGICA PER MONFALCONE		
12/06/2020	Informare	49
Il Comitato di gestione dell' AdSP del Mare Adriatico Orientale ha approvato il rendiconto generale 2019		
12/06/2020	shipmag.it	50
Trieste: rendiconto con avanzo 9,9 mln. Caso D'Agostino: Danno enorme. Domani, ore 12: Piazza Unità d'Italia		
12/06/2020	Ansa	51
Guardia costiera: Vitale nuovo direttore Fvg, saluto a Trieste		
13/06/2020	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 32	52
Un piano dei rifiuti per il porto Si punta a un "gestore unico"		

Venezia

13/06/2020	Il Gazzettino Pagina 33	53
Ferry boat, si contano tutti i passeggeri all'imbarco		

Savona, Vado

13/06/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 39	54
Manovre nel porto accordo per limitare l' impatto acustico		

12/06/2020	BizJournal Liguria	55
Porto di Vado, accordo per limitare le emissioni acustiche		
12/06/2020	Corriere Marittimo	56
Vado Ligure, operazioni portuali - Siglato un accordo anti inquinamento acustico		
12/06/2020	Il Nautilus	57
Porto di Vado: contenimento rumore e sviluppo intermodale		
12/06/2020	Informazioni Marittime	58
Vado Ligure, intesa per ridurre la rumorosità del porto		

Genova, Voltri

13/06/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	59
"Più risorse alle compagnie" Il decreto decisivo per il porto		
12/06/2020	Informare	61
Banchero (Assagenti) denuncia la situazione di caos provocata dal degrado della rete autostradale che serve il porto di Genova		
12/06/2020	shippingitaly.it	62
Banchero (Assagenti): Il collasso per il porto di Genova è vicino		

La Spezia

13/06/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 24	63
Jindal, piano industriale più lontano		
12/06/2020	Citta della Spezia	64
Ripascimenti a Le Grazie e Fezzano. Balenabilità ok in tutta la provincia		

Ravenna

13/06/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 39	65
Porto, dopo il lockdown riprende il traffico al terminal traghetti. Mezzi tutti pieni		
12/06/2020	Il Nautilus	66
SEGNALI DI RIPRESA DEL TRAFFICO TRAGHETTI NEL PORTO DI RAVENNA		
12/06/2020	Ravenna Today	67
Segnali di ripresa del traffico traghetti al porto		
12/06/2020	ravennawebtv.it	68
Segnali di ripresa del traffico traghetti nel porto di Ravenna		
12/06/2020	FerPress	69
RFI: il 13 e 14 Giugno prima fase di demolizione cavalcaferrovia Teodorico a Ravenna. Investimento da oltre 9 mln		

Marina di Carrara

13/06/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 27	70
Una copertura provvisoria per il degrado in zona porto		
13/06/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 27	71
I cantieri pronti a partire all'inizio del prossimo anno		

Livorno

13/06/2020	Il Tirreno Pagina 13	72
Proviamo a ripartire anche col turismo L' Authority riapre la Fortezza Vecchia		

13/06/2020	Il Tirreno	Pagina 13	74
Corsini «Mandiamo un segnale di speranza»			
13/06/2020	Il Tirreno	Pagina 21	75
Sequestrata la nave dei marittimi senza paga			
13/06/2020	Il Tirreno	Pagina 21	76
Così si uscirà dal "Sin" Pronto il dossier, la richiesta al ministero			
12/06/2020	Il Nautilus		77
Livorno: tutto pronto per la deperimetrazione SIN			
12/06/2020	Informazioni Marittime		78
Porto di Livorno vicino alla deperimetrazione del SIN			
12/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	79
A Livorno tutto pronto per deperimetrazione Sin			
12/06/2020	Portnews		80
Livorno, deperimetrazione SIN vicina			
13/06/2020	Il Tirreno	Pagina 21	81
Porto 2000, la protesta sale sul tetto del terminal L' azienda contrattacca			
13/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 47	83
Porto 2000, tensione Lavoratori sul tetto del Terminal Crociere			
13/06/2020	Il Tirreno	Pagina 21	84
Parabordi alle banchine al via la gara d' appalto			
12/06/2020	Ansa		85
Porti: Livorno: gara da 2,5 mln per rinnovo parabordi banchine			
12/06/2020	The Medi Telegraph		86
Livorno, 2,5 milioni per i nuovi parabordi			
12/06/2020	Il Nautilus		87
Il Porto di Livorno spinge sulla sicurezza degli ormeggi			
12/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	88
Ormeggi più sicuri nel porto di Livorno			

Piombino, Isola d' Elba

13/06/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 13	89
«Bene il possibile aiuto del Governo ma Jsw non può solo chiedere aiuti»			
12/06/2020	AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva		91
Jsw; Uilm: 'Positiva conferma impegno del Governo ma azienda continua a disattendere impegni assunti'			
13/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 51	92
«Sconcertati, Jindal inadempiente dopo due anni»			
13/06/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 14	93
Aggiudicazione in corso le verifiche della Port authority			
13/06/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 14	94
Manta Logistics 60 posti di lavoro «Piombino come porta per l' Europa»			
13/06/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 21	96
Poche navi in partenza la sera Non c' è più posto per le auto			
13/06/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 29	97
Benzina, arrivano i rifornimenti per Beyfin			
13/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 52	98
«Emergenza benzina, grosso danno d' immagine Eni deve concedere una proroga fin dopo agosto»			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

13/06/2020	Corriere Adriatico	Pagina 10	99
Arrivano due punti ristoro al porto antico E in centro cambia la viabilità per i dehors			

12/06/2020	Ansa	100
Da 13/6 si torna alla Lanterna Rossa del porto di Ancona		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

12/06/2020	FerPress	101
Porto Civitavecchia: nuovo pontile per le Autostrade del Mare. Lavori in vantaggio sui tempi nonostante il fermo per Covid		
12/06/2020	Il Nautilus	102
Porto di Civitavecchia, nuovo pontile per le Autostrade del Mare. Lavori in vantaggio sui tempi nonostante il fermo per Covid		
12/06/2020	Messaggero Marittimo	Redazione 103
Nuovo pontile nel porto di Civitavecchia		
12/06/2020	Informazioni Marittime	104
Civitavecchia, riprende la costruzione della darsena traghetti		
12/06/2020	The Medi Telegraph	105
Civitavecchia, a regime i lavori alla Darsena Traghetti		
13/06/2020	La Gazzetta Marittima	106
Flessibilità delle banchine pubbliche Civitavecchia propone nuove misure		
13/06/2020	Il Faro Online	108
Porto di Gaeta, firmata la concessione alla società Interterminal		
12/06/2020	shippingitaly.it	109
A Interterminal una nuova concessione al porto di Gaeta		
13/06/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 41 110
I due arrestati traditi dal segnalatore		
13/06/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 41 111
Al porto smistamento di 70 mila indumenti		

Napoli

13/06/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 1 112
Tirrenia, Napoli resta (per ora)		
13/06/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 14 113
Tirrenia resta		

Taranto

12/06/2020	Messaggero Marittimo	Vezio Benetti 114
Il terminal container di Taranto ormai pronto al via		

Manfredonia

13/06/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)	Pagina 28 115
Riaperte le spiagge libere		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

13/06/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 25 116
Bacino di carenaggio in via di miglioramento		

13/06/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 18	117
Bacino di carenaggio, si va avanti		
12/06/2020	Ansa	118
Porti: Gioia Tauro, al via l' iter per i lavori del bacino di carenaggio		
12/06/2020	Il Dispaccio	119
Porto di Gioia Tauro: bacino di carenaggio, insediata commissione di gara che dovrà individuare la ditta per l' operazione di "resecazione della banchina"		
12/06/2020	Il Lametino	120
Porto Gioia Tauro: al via iter per lavori bacino carenaggio		
12/06/2020	FerPress	121
Porto Gioia Tauro: insediata commissione di gara che dovrà individuare la ditta che realizzerà la resecazione della banchina		
12/06/2020	Il Metropolitano	122
AP Gioia Tauro. Resecazione della banchina: insediata la commissione di gara per la realizzazione dell' opera		
12/06/2020	Informare	123
Passo avanti nella realizzazione del bacino di carenaggio del porto di Gioia Tauro		
12/06/2020	Informazioni Marittime	124
Gioia Tauro, un altro passo verso il bacino di carenaggio		
12/06/2020	LaC News 24	125
Porto Gioia, lavori bacino di carenaggio da 30 milioni: insediata la commissione di gara		
12/06/2020	Messaggero Marittimo	126
Resecazione banchina a Gioia Tauro		
12/06/2020	Portnews	127
Gioia Tauro punta sulle riparazioni		
12/06/2020	Reggio Tv	128
Porto di Gioia Tauro. Al via l' appalto per la realizzazione della 'resecazione della banchina'		
12/06/2020	shipmag.it	129
Bacino di carenaggio a Gioia Tauro, primo passo per realizzare il progetto		
12/06/2020	shippingitaly.it	130
Parte l'iter per il nuovo bacino di carenaggio a Gioia Tauro		
12/06/2020	Stretto Web	131
Reggio Calabria, lavori al Porto di Gioia Tauro: "una spesa di 30 milioni di euro per il rilancio dello scalo"		
12/06/2020	The Medi Telegraph	132
Gioia Tauro avanti verso il Bacino di Carenaggio		
13/06/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 25	133
Lavoratori ex Automar «Urgono garanzie»		
13/06/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 18	134
Ex Automar: «Riscontri positivi»		

Augusta

13/06/2020	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 22	135
«Porto strategico ma ancora bloccato»		

Palermo, Termini Imerese

13/06/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	136
"Sistema" di Palermo, progetti fino al 2040		
13/06/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 5	137
Sistema di Palermo		
13/06/2020	Giornale di Sicilia Pagina 28	138
Il rilancio del porto va a gonfie vele Nuovi investimenti per 160 milioni		

12/06/2020	Blog Sicilia	139
Palermo riparte dal mare, nuove assunzioni al Molo Sant' Erasmo		
12/06/2020	Il Nautilus	140
AdSP MSO: Sequestrate 20 imbarcazioni e 15 ormeggi abusivi al Porticciolo della Cala		
12/06/2020	Messaggero Marittimo	Redazione 141
Opere per 160 mln nel porto di Palermo		

Focus

13/06/2020	Italia Oggi Pagina 32	142
Sgravi alle compagnie navali fino al 2023		
12/06/2020	FerPress	143
Commissione Ue: approva le misure fiscali italiane per il trasporto marittimo		
12/06/2020	FerPress	144
Confitarma apprezza decisione della Commissione Ue che ha prorogato al 2023 il regime del Registro Internazionale per le navi		
12/06/2020	FerPress	145
Confitarma: audizione alla Camera del direttore generale Sisto su DL Rilancio		
12/06/2020	Il Nautilus	146
CONFITARMA APPREZZA LA PROROGA DEL REGISTRO INTERNAZIONALE APPROVATA DALLA COMMISSIONE UE		
12/06/2020	Informazioni Marittime	147
Emergenza, imprese e lavoro. Audizione alla Camera per Confitarma e Assarmatori		
12/06/2020	Informatore Navale	149
Le parti sociali marittime europee chiedono che i ministri della sanità contribuiscano a garantire che i cambi dell' equipaggio possano aver luogo nei porti dell' UE		
12/06/2020	Portnews	150
Dall'UE ok al Registro Internazionale		
12/06/2020	shippingitaly.it	151
Porti e infrastrutture italiane: confusione da Bruxelles. Perché?		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 30 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

Il nuovo disco
Vita, morte e luoghi lontani
Bob Dylan torna dopo 8 anni
di **Andrea Laffranchi**
a pagina 44



«la Lettura»
La scelta di Styron
Quando l'orrore
si può scrivere
di **Alessandro Piperno**
nel settimanale in edicola



L'inchiesta sul mancato blocco dei comuni di Alzano Lombardo e Nembro. Stati generali, oggi il via tra le polemiche

Il governo si difende davanti al pm

Zone rosse, Conte risponde a Fontana: non le abbiamo fatte perché era giusto chiudere tutto

LA POLITICA DEBOLE

di **Massimo Franco**

Lo scontro tra il governo nazionale e la Regione Lombardia su chi ha provocato le morti per il coronavirus sta prendendo una piega preoccupante. Costatare che toccherà alla magistratura il verdetto finale sul rapporto tra potere centrale e locale, per quanto forse inevitabile su uno sfondo di dolore e di polemiche, certifica la debolezza della politica. Ci si aspetterebbe un'assunzione comune di responsabilità, non una rivendicazione di irresponsabilità; una coraggiosa e onesta dichiarazione dei propri oneri di governanti, e non una tentazione di scaricabarile. L'aspetto più sconcertante della faida tra Palazzo Chigi e la Regione a guida leghista è proprio questa rinuncia reciproca ai doveri istituzionali.

Il potere preteso quando si trattava di decidere, ora viene scansato e negato perché le cose si sono messe male. Si cerca di affermare la tesi del «tua colpa», negando qualunque «mea culpa», sebbene tutti, con rare eccezioni, e non solo nella classe politica, siano stati spiazzati da un virus tanto nuovo quanto aggressivo. Si avverte un'eco della cultura populista, in questa presunzione di ragione e nella tendenza a gettare ombre solo sugli altri.

continua a pagina 36

Il premier Conte ieri è stato ascoltato dai magistrati che indagano sulla mancata «zona rossa» a Nembro e Alzano, nella Bergamasca. Oggi il via agli Stati generali.
da pagina 2 a pagina 15

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Il Pd, Palazzo Chigi e quel patto violato

Conte ha violato i patti e il Pd non intende farsi governare da Conte per dpcm.

continua a pagina 8

GIANNELLI

IL RE SOLE



Coppa Italia Rossoneri in 10, bianconeri in finale. Stasera Napoli-Inter



Cristiano Ronaldo tira sul palo il rigore che poteva portare in vantaggio la Juve. Nonostante il pareggio, i bianconeri vanno in finale di Coppa Italia

Torna il calcio, non i gol

La Juve elimina il Milan

di **Paolo Tomaselli** e **Massimiliano Nerozzi**

I Milan esce dalla Coppa Italia senza aver perso: ieri sera il pareggio giocando in 10 per l'espulsione di Rebic nei primi minuti della partita e con Ronaldo che ha sbagliato un rigore. Sono quindi i bianconeri a conquistare per primi un posto in finale. Incontreranno una tra Napoli e Inter che si sfidano stasera al San Paolo.

alle pagine 48 e 49 **De Carolis**

ZAIA E IL VERTICE DI VILLA PAMPHILJ

«Un errore escluderci»

di **Marco Cremonesi**

«Rispetto per il vertice a Villa Pamphilj, ma fin qui quelli del governo dove sono stati? Ora in Veneto riapri tutto» dice il governatore Luca Zaia.

a pagina 6

CASALEGGIO E LA RIPARTENZA

«Il nostro piano per l'Italia»

di **Emanuele Buzzi**

«Dieci punti per fare ripartire l'Italia, ecco il nostro piano». Così Casaleggio, che rivela: «Agli Stati generali non sono stato invitato».

a pagina 8

L'EMERGENZA

L'EPIDEMIA

Virus e contagi: indice a 0,9 in tre regioni

di **Paolo Foschi**

Riapre il teatro Parenti di Milano

Lombardia, Lazio e Puglia vicini alla soglia di allerta, ma nel complesso, conferma il ministero della Salute, l'Italia è a bassa criticità. Meno casi di contagio da Covid e ospedali «liberi» da sovraccarico.

a pagina 9

In caso di elezioni amministrative Scuola, l'inizio rischia di slittare al 23 settembre

di **Gianna Fregonara**

Non si sa come sarà, e ora neanche quando inizierà. Sulla scuola nessuna certezza. La ministra Azzolina aveva proposto di riprendere dal primo settembre con lezioni di recupero dei mesi con la didattica a distanza. Ma le Regioni non ci stanno. Si parla di metà settembre, o addirittura del 23.

a pagina 12

IL COMMENTO

La priorità (solo a parole)

di **Daniele Manca**

La scuola forse riaprirà il 23 settembre. Che sia confermato o meno, resta lo scontro per il fatto che ci si sia adoperati per riaprire tutto, dalle fabbriche ai bar, ma le scuole no.

continua a pagina 12



IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Nei giorni in cui i monumenti di Churchill e Colombo vacillano, e anche se fossi un soprammobile non mi sentirei troppo tranquillo, di una cosa possiamo andare certi: il presente produrrà poche statue da abbattere. Non mancano i martelli, ma i modelli. Quelli del passato erano giganti. Pieni di macchie, magari. Però scoprivano continenti, sconfiggevano il nazismo o banalmente (mica tanto) scrivevano canzoni come Penny Lane, la strada beatlesiana di Liverpool a cui adesso si vorrebbe cambiare nome per il sospetto che quel Penny fosse un trafficante di schiavi.

Non che oggi in Occidente latitino i soggetti in grado di dividere le future generazioni. Basti pensare a uno come Trump, che per portarsi avanti col lavoro ha deciso

Le Statue Generali

di dividere già i contemporanei. Ma nessuno di loro ha combinato qualcosa di talmente straordinario da giustificare una colata di marmo o anche solo un francobollo commemorativo. Nelle settimane della grande strizza avevamo accarezzato l'idea che un simile onore potesse toccare ai virologi, ma l'ipotesi di una statua equestre a Burioni appare per il momento tramontata. Tra cinquanta o cinquecento anni riesce difficile immaginare che esisteranno fontane da cui staccare il profilo di Macron o che si raccoglieranno firme per abbattere uno spartitraffico a forma di Conte. I primi a sapere che nessuno farà mai loro un monumento sono proprio i politici. Non per niente indicano gli Stati Generali. Così almeno il monumento se lo fanno da soli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Calcio: la quarantena non sarà più necessaria per tutta la squadra, ma solo per gli infetti. E il campionato è salvo. Certe lobby sanno vincere sempre



CRATAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Sabato 13 giugno 2020 - Anno 12 - n° 162
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

€ 3,90 con il mensile FQ Millennium
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

MINISTERO SALUTE

"Il Covid circola ancora". Sileri: "Ma più debole"



◻ MANTOVANI A PAG. 4 - 5

CONFERENZE

Indagine sui fondi a Renzi: l'evento con Padoan salta

◻ GIARELLI A PAG. 14

13 ANNI DALLA STRAGE

Il Pg: "I manager Thyssen devono andare in galera"

◻ SOLA A PAG. 15

RIFFA CAMPIDOGGIO

21 finti candidati: cercasi sfidante di Virginia Raggi

◻ ROSELLI A PAG. 6

FRATELLI MUSULMANI

Il partito islamico grazie a Erdogan vuole il Maghreb

◻ ZUNINI A PAG. 16

ALZANO, ECCO CHI non voleva chiudere



GLI SMEMORATI

ZONA ROSSA, ACCUSA CONTE CHI VOLEVA TUTTO APERTO: FELTRI, SALLUSTI, SALVINI, GALLERA, I SINDACI SALA E GORI E LA CONFINDUSTRIA

◻ RODANO A PAG. 3

SENTITO 3 ORE COME TESTE Conte ai pm: "In marzo dovetti chiudere tutto"

◻ MILOSA A PAG. 2 - 3

BERGAMO AL PRIMO POSTO Nelle aziende 47 mila contagi con 208 morti

◻ DE RUBERTIS A PAG. 2 - 3

LE NOSTRE FIRME

- **Serio** Csm, fronte Perugia a pag. 11 • **Luttazzi** Olive all'ascolana a pag. 10
- **Sales** De Luca, il re delle paure a pag. 18 • **Valentini** Post-giornalisti a pag. 11

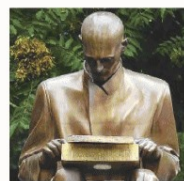
Montanelli, troppo venerato maestro

Gad Lerner

Cercherò di non cadere nella trappola che il mio nuovo direttore, Marco Travaglio, oggi mi tende, chiedendomi di motivare perché considero Indro Montanelli "oggetto di venerazione sproporzionata alla sua biografia". Ma non tirerò indietro la mano.

Mi è dispiaciuto, infatti, che i Sentinelli e l'Arci abbiano proposto la rimozione della (bella) statua a lui dedicata nei Giardini Pubblici milanesi, non solo perché la rimozione dei monumenti è una maniera sbrigativa di fare i conti con la storia, ma anche perché ci avrei scommesso che il loro annuncio di boicottaggio avrebbe contribuito ad alimentare l'eccessiva venerazione di cui Montanelli gode.

SEGUE A PAGINA 8



Uomo libero e vero anticonformista

Marco Travaglio

Lungi da me l'idea di tendere una trappola a Gad Lerner: solo la curiosità di capire perché ritenga Montanelli un sopravvalutato. Curiosità ampiamente soddisfatta da questo suo articolo. Forse gli parrà strano, ma io non verserei una lacrima se la statua di Indro in bronzo ai giardini di piazza Cavour a Milano, che io trovo piuttosto bruttella, sparisse. Credo che, se fosse vivo, lui stesso ne chiederebbe la rimozione. Ma non per motivi "etici" sbandierati dai Sentinelli e dall'Arci, che lo incolpano di esser stato figlio del suo tempo. Bensì per motivi estetici, che per lui contavano molto più dell'etica: credeva che tutto sognasse, Montanelli, fuorché di essere ricordato con un monumento giallo simil-ottone che da lontano ricorda un grande trombone. Allergico ai pennacchi, ai galloni, alle cariche, alle onorificenze, alla retorica e al reducismo, aveva rifiutato ben più di una statua: la nomina a senatore a vita offerta da Cossiga nel 1991, la direzione del *Corriere della Sera* offerta da Gianni Agnelli nel 1992 e da Paolo Mieli nel '94, la direzione de *La Stampa* offerta dall'Avvocato nel '96.

SEGUE A PAGINA 9

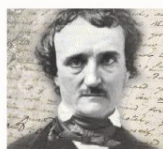
VAL SERIANA



LA VERA STORIA

Alcol, oppio, poesia: Edgar Allan Poe, un "maiale di genio"

◻ RANIERI A PAG. 19



La cattiveria

Sicilia: inneggiava alle SS, bulera sull'assessore alla Cultura in quota Lega. La battuta è: assessore alla Cultura in quota Lega

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

CHE C'È DI BELLO

Notti con gli alieni, Barnes che cucina e "Normal People"

◻ DA PAG. 20 A 23

CONFINDUSTRIA & VITTIMISMO
PRENDI I SOLDI E PIANGI



In abbinata con il Fatto Quotidiano a 3,90€



IL GIORNO

SABATO 13 giugno 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



I 22 arresti, le intercettazioni del boss Cristello

Sulla rotta Madrid-Monza i narcos fanno milioni «Ogni auto 20mila euro»

Palma a pagina 15



Lo scaricabarile sul caso Lombardia

I pm interrogano per 5 ore Conte, Lamorgese e Speranza. Il governo: toccava alla Regione chiudere le zone rosse
Cresce la voglia di viaggi. British, Ryanair e Easyjet fanno causa a Londra: via la quarantena per chi va in Inghilterra

Servizi
da p. 4 a p. 8

A Luigi XVI portarono sfortuna

Stati Generali, perché Conte rischia grosso

Bruno Vespa

Non sappiamo perché Giuseppe Conte abbia scelto il nome di Stati Generali per la grande convention che si apre oggi nel delizioso Casinò del Bel Spiro a villa Doria Pamphili. Non è benaugurante, visto che il titolare del brand, Luigi XVI, aprì con essi un percorso che lo portò ad essere ghigliottinato. Il presidente del Consiglio vuole farne al contrario la consacrazione del rilancio per se stesso e per il Paese smarcandosi dai lacci impostigli da una alleanza di governo sempre più faticosa. Ma questo processo ha regole precise. Un leader è tale se ha idee chiare e la capacità carismatica di imporle agli altri assumendosene la responsabilità.

Continua a pagina 10

**INTERVISTA A CUCINELLI: È ORA DI ABOLIRE LA PAROLA CRISI
PASSATA LA TEMPESTA SANITARIA ABBIAMO BISOGNO DI SPERANZA**



DALLE CITTÀ

Milano

**Via la burocrazia dai centri estivi
Nuova ordinanza della Regione**

Anastasio nelle Cronache

Milano

**Cellula anarchica smantellata:
ritrovo alla Bovisa**

Servizio nelle Cronache

Fino Mornasco

**Cade dalla scala e resta infilzato
Muore operaio**

Servizio nelle Cronache



La provocazione del giornalista: ripensateci

**Rinviate 60.000 nozze
«Virus providenziale»**

Carlo Rossella a pagina 14



Il premio Nobel contro il razzismo

**«Giustizia per l'America»
Bob Dylan in campo**

Andrea Spinelli a pagina 28

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

80mg capsule orali
a rilascio prolungato

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

LAILA

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

SONNO DISTURBATO?

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

A. MENARINI



Oggi su Alias

LA SOTTILE LINEA BLU Riforma della polizia Usa secondo Connie Rice, avvocatessa e attivista dei diritti civili intervistata da Luca Celada



Domani Alias Domenica

SALMAN RUSHDIE Un fiammeggiante «pastiche» proietta il capolavoro di Cervantes in un iperrealismo magico di vittoriana memoria



Visioni

EDDA E MAROK Parlano i due artisti, insieme per la prima volta in un disco nato durante i giorni del lockdown

Luca Pakarov pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

SABATO 13 GIUGNO 2020 - ANNO L - N° 141

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS

OGGI IL PREMIER APRE GLI STATI GENERALI A VILLA PAMPHILI

Conte e la pm, tre ore «tranquille»

■ La paura non è passata ma si è quanto meno attenuata: questione di sensazioni, nulla di solido. Ma a palazzo Chigi, dopo tre ore di domande poste dalla pm di Bergamo Maria Cristina Rota al premier e ai ministri degli Interni e della Sanità, regna un cauto ottimismo. «Ho

voluto chiarire tutto nei minimi dettagli», assicura Conte. Chi lo ha incontrato nei giorni scorsi, cioè i capigruppo di maggioranza, assicura però di aver trovato un premier assolutamente tranquillo e se anche l'avviso dovesse arrivare si può anticipare con certezza che l'uomo di pa-

lazzo Chigi resterebbe almeno esteriormente imperturbato. Gli Stati generali che inizieranno oggi hanno un loro ruolo nella sua strategia. Saranno anche «uno show», ma sarà lo show di Conte e suo sarà l'eventuale successo.

COLOMBO, DEL VECCHIO PAG. 2,3

IL PD: TROPPI DOSSIER FERMI «E ora via i decreti Salvini»

■ Digeriti gli Stati generali, resta il malumore dem. Il Pd prova a riprendere la scena occupata solo dal premier: da Alitalia a Arcelor Mittal «trotti

dossier in impasse». Franceschini: «Ora cambiamo i decreti sicurezza». Conte lo promette, ma con i 5s non sarà un pranzo di gala. **PREZIOSI A PAGINA 2**

AL SISI, LE IPOCRISIE DEI GOVERNI

TOMMASO DI FRANCESCO

Lo chiamano «caso Regeni». Una espressione lodiosa e distaccata. Giulio Regeni era un giovane ricercatore di 28 anni - impegnato sulla questione dei sindacati indipendenti egiziani - sequestrato negli ultimi giorni di gennaio del 2016, torturato e ucciso barbaramente dai servizi segreti del generale golpista Al Sisi - prese il potere nell'estate del 2013 con un golpe sanguinoso che il Nobel per la letteratura Orhan Pamuk definì «come quello di Pinochet». Il regime militare del Cairo, dove denuncia Amnesty International ogni giorno spariscono due oppositori (v. anche l'ultima vicenda di Zaky) si è caratterizzato per depistaggi e falsità per allontanare la verità evidente sul barbaro omicidio: la responsabilità diretta di Al Sisi. Ma c'è un'altra responsabilità che non va taciuta: quella dei governi italiani che si sono succeduti in questi anni. A partire dal presidente del Consiglio Matteo Renzi che sdoganò il golpista diventato presidente egiziano, andando al Cairo e invitandolo come «uomo nuovo del Medio Oriente» in Italia; un Matteo Renzi, costretto ad impegnarsi per la verità da un vasto movimento che ha sempre visto in prima fila la famiglia Regeni; ma che in realtà fece tutto il possibile per far passare Al Sisi come «innocente» con abili interviste ad autorevoli giornali. Gentiloni era ministro degli esteri, ma non lesinò promesse, anche quando diventò presidente del Consiglio. Che, dentro una grande puzza di petrolio, promesse sono rimaste.

— segue a pagina 14 —

Nel ghetto di Borgo Mezzanone (Fg) dopo il rogo che ha ucciso un bracciante / Ansa



Un altro bracciante è morto carbonizzato in una baracca nel ghetto di Foggia. Si chiamava Ben Ali e aveva 37 anni. Originario del Ciad, è la quarta vittima in un anno degli incendi scoppiati nell'inferno di Borgo Mezzanone. Schiavo nelle campagne, invisibile per legge **PAGINA 5**

VIA LIBERA DEL GOVERNO Regeni, le navi all'Egitto rischiano di spaccare il Pd



■ Gli affari sono affari e vanno tenuti separati dalla ricerca della verità su Giulio Regeni. A sostenerlo il ministro Dario Franceschini appoggiando il via libera alla vendita ad Al Sisi di due navi militari. Un affare che in Egitto fa esplodere è l'abisso gap tra il governo militare e una popolazione sempre più povera. **CRUCIATI, DELLA CROCE A PAGINA 4**

America down Trump al voto come alla guerra

GUIDO MOLTEDO

È il 4 novembre, il giorno dopo le 59me elezioni presidenziali Usa. Trump, sconfitto, non accetta il verdetto delle urne. E si barricata nello studio ovale. Non intende lasciare il posto di comando. Potrebbe accadere? Sì, ha detto Joe Biden nella intervista a Trevor Noah.

— segue a pagina 15 —

INTERVISTA A RENATO SORU «Il mio albergo sul mare non stravolge il paesaggio»



■ L'ex presidente della Regione Sardegna si difende dalle accuse di voler aggirare la sua stessa legge salva-coste realizzando un grande hotel a 5 stelle sul mare di Arbus. In questa intervista sostiene che il progetto, sul quale dovrà esprimersi la Sovrintendenza, «non avrà nessun impatto con il paesaggio perché sarà ecosostenibile». **COSSU A PAGINA 7**

Disuguaglianze La riforma fiscale è il fondamento del welfare

PIERO BEVILACQUA

Si attribuisce al neoliberalismo, alle politiche ispirate da questa dottrina, quanto meno in ambito democratico, la responsabilità dell'indebolimento del sistema sanitario pubblico, impreparato a reggere la pandemia da coronavirus. E naturalmente c'è del vero.

— segue a pagina 15 —

all'interno

Voci della rivolta Usa «Troppi abusi, la polizia va abolita»

GIANPAOLO CONTESTABILE **PAGINA 9**

Libano Una notte di molotov, Banca Centrale nel mirino

PASQUALE PORCIELLO **PAGINA 8**

Covid-19 Distanziamento inutile per il Nobel J. Molina

ANDREA CAPOCCI **PAGINA 6**

06613
9 77025 213017

Periodico Italiano Sped. in a. p. D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G. 23/2103



Deco
supermercatideco.it

Il Messaggero

NAZIONALE



Deco
supermercatideco.it

Sabato 13 Giugno 2020 • S. Antonio di Padova

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Da lunedì
Seduti in sala
senza mascherina
si ai popcorn:
il cinema riparte
A pag. 7



Pagine di Storia
Cinquanta anni fa
Italia-Germania 4-3
così gli italiani
si riscoprono uniti
A pag. 19



Il nuovo album
Bob Dylan:
malinconia,
estasi e rabbia
per Floyd
Cotto a pag. 27



Il Messaggero
WROOM
motori.ilmessaggero.it

Oltre le Procure
Ma le colpe
del fallimento
lombardo
sono politiche

Carlo Nordio

Non sappiamo dove condurrà l'inchiesta della magistratura di Bergamo, ma sappiamo che sarà estremamente complessa e irta di ostacoli. Per ora mancano il reato e gli indagati. Per il primo, si possono ipotizzare l'epidemia e/o l'omicidio plurimo colposo. Quanto ai secondi, occorre individuare le persone fisiche (la responsabilità penale è personale) che avrebbero cagionato l'evento. Per alcuni sono gli amministratori regionali, per altri i membri del governo, per altri ancora sono tutti e due. In effetti l'ingarbugliata matassa normativa sembrerebbe definire una competenza concorrente, nel senso che governo e regioni - e in parte anche i comuni - disponevano degli strumenti per correre ai ripari. Ma questo non basta. Occorrerà dimostrare la colpa, cioè la negligenza, imprudenza o imperizia di questi soggetti nella gestione della crisi. E anche se questa colpa fosse evidente, bisognerebbe dimostrare che essa ha cagionato l'epidemia e le morti conseguenti: quello che in giuridichese si chiama nesso di causalità. E' una prova diabolica, come sempre avviene quando all'imputato si contesta non ciò che ha fatto, ma ciò che non ha fatto, sostenendo che se avesse fatto quello che doveva fare l'evento non si sarebbe verificato. Ora, è possibile affermare al di là di ogni ragionevole dubbio che se gli organi competenti avessero adottato misure adeguate l'epidemia non si sarebbe diffusa?

Continua a pag. 29

Il governo: Alzano, andò così

► Mancata zona rossa, i pm sentono Conte e ministri: «Massima collaborazione istituzionale»
Il premier: scelta condivisa con la Lombardia. Oggi Stati Generali con i vertici Ue, il Pd teme il flop

ROMA Mancata zona rossa, i pm dal premier Conte e dai ministri Lamorgese e Speranza.

Da pag. 2 a pag. 5

Coppa Italia: 0-0 nella prima gara dopo il lockdown, Milan fuori



Cristiano Ronaldo in azione ieri sera allo Stadium contro il Milan (foto ANSA)

Calcio vero ma senza gol, Juve in finale

ROMA Riparte il calcio. La Juventus è la prima finalista di Coppa Italia: grazie all'1-1 dell'andata, le è bastato pareggiare 0-0 ieri sera allo Stadium per eliminare il Milan. Stasera Napoli-Inter.

Buffoni e Mauro nello Sport

La partita zero
Pallone sottovuoto
ma fa bene a tutti

Piero Mei

I pallone è tornato. Sottovuoto, ma è tornato. La prima finalista di Coppa Italia è la Juventus. Continua a pag. 29

Risale anche l'Rt del Lazio: ora è 0,9

In Lombardia i contagi non calano
uno su 4 positivo ai test sierologici

ROMA Lombardia, i casi non calano. La Protezione civile ha segnalato un aumento leggero, ma costante di nuovi positivi: in totale sono 393, di cui il 69,2% in Lombardia. L'assessore al Welfare Giulio



Galleria ha annunciato che su 264.024 test sierologici effettuati, ben il 25,6% è risultato positivo tra i cittadini, il 12,6% tra gli operatori sanitari.

Melina e Vazza a pag. 8

Pensioni, mini tagli alle contributive: la modifica dal 2021

► Con l'adeguamento all'aspettativa di vita verranno applicati i nuovi coefficienti

Luca Cifoni

Una limitatura della quota contributiva della pensione che oscilla tra lo 0,3 e lo 0,7%. L'aumento della speranza di vita nel biennio 2016-2018 c'è stato, ma decisamente più contenuto: in Gazzetta ufficiale è apparso il decreto che rivede a partire dal primo gennaio 2021 i coefficienti di trasformazione degli assegni e quindi i loro importi. A pag. 11

Ferie a scaglioni

Agosto in fabbrica cresce il consenso

Giusy Franzese

Fabbriche aperte in agosto, anche il sindacato dice sì: «Scaglionare le ferie non è un tabù».

A pag. 10

Le motivazioni della Cassazione smontano l'appello «Mondo di mezzo, non fu mafia»

Michela Allegri

Un'associazione criminale senza armi, che di certo non può essere definita un clan. Fondata sul potere di intimidazione esercitato da un nome solo: quello di Massimo Carminati. Troppo poco per poter sentenziare che il «Mondo di mezzo» dell'ex Nar e di Salvatore Buzzi, il re delle cooperative rosse, fosse un'associazione mafiosa. In quasi 400 pagine di motivazioni, la Cassazione spiega per quale motivo la ricostruzione fatta della Corte d'appello non regga.

A pag. 13

Indagine estesa anche su maggio San Raffaele, 99 infettati e 5 morti



Lorenzo De Cicco

Cinque morti, 99 contagiati. E il sospetto che il virus dentro all'Ircs San Raffaele Pisana circolasse da oltre un mese. Tanto che la Regione Lazio, da ieri pomeriggio, ha iniziato a richiamare per i tamponi Covid anche i pazienti dimessi dal primo maggio in poi.

A pag. 9

PESCI, L'OCCASIONE DI CAMBIARE VITA

Buongiorno, Pesci! Nel Lazio si dice che «Con le cerasse ne pigli una e ti viene dietro il piatto!», così voi in questo insolito giugno avete tante ciliegie da cogliere, certamente, ma bisogna pensare anche al prossimo raccolto. Ultimo quarto è di noi tutti, chiude un periodo per iniziare un altro, per i Pesci assume un certo significato profondo, offre davvero l'occasione di cambiare una vita. Auguri.

L'oroscopo all'interno

Lo speciale per i cento anni dalla nascita dell'attore simbolo Forza Alberto, facci ridere ancora

Carlo Verdone

Cento anni fa il destino fece un grande regalo allo spettacolo italiano. Un regalo con un nome e un cognome: Alberto Sordi. Ancora oggi, a 17 anni dalla sua scomparsa, in un periodo difficile e in cui si tende a dimenticare gran parte del nostro passato, ad annabbiare vicende e personaggi che andrebbero consegnati all'eterno ricordo, la figura di quest'uomo, fortunatamente, è sempre presente nella venerazione di ciò che è stato e di ciò che ha fatto.

Continua a pag. 29

Satta, Rutelli, Vanzina, Veltroni e un articolo di Alberto Sordi da pag. 23 a pag. 26



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

il Resto del Carlino

SABATO 13 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Travolto da un'auto a Budrio. «Cambiare norme»

**Morire sul monopattino
È bolognese
la prima vittima italiana**

Radogna a pagina 17



Lo scaricabarile sul caso Lombardia

I pm interrogano per 5 ore Conte, Lamorgese e Speranza. Il governo: toccava alla Regione chiudere le zone rosse
Cresce la voglia di viaggi. British, Ryanair e Easyjet fanno causa a Londra: via la quarantena per chi va in Inghilterra

Servizi
da p. 4 a p. 8

A Luigi XVI portarono sfortuna

**Stati Generali,
perché Conte
rischia grosso**

Bruno Vespa

Non sappiamo perché Giuseppe Conte abbia scelto il nome di Stati Generali per la grande convention che si apre oggi nel delizioso Casino del Bel Spiro a villa Doria Pamphili. Non è benaugurante, visto che il titolare del brand, Luigi XVI, aprì con essi un percorso che lo portò ad essere ghigliottinato. Il presidente del Consiglio vuole farne al contrario la consacrazione del rilancio per se stesso e per il Paese smarcandosi dai lacci impostigli da una alleanza di governo sempre più faticosa. Ma questo processo ha regole precise. Un leader è tale se ha idee chiare e la capacità carismatica di imporle agli altri assumendosene la responsabilità.

Continua a pagina 10

**INTERVISTA A CUCINELLI: È ORA DI ABOLIRE LA PAROLA CRISI
PASSATA LA TEMPESTA SANITARIA ABBIAMO BISOGNO DI SPERANZA**



Brunello Cucinelli,
66 anni,
è il re del cachemire

Donelli, Belardetti e Conticelli
alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Le discoteche dopo il lockdown

**Emilia Romagna,
balli all'aperto
autorizzati
da venerdì 19**

Spadazzi a pagina 13

Bologna

**L'estate riparte
con tanti eventi
Cinema alla Barca**

Cumani in Cronaca

Bologna

**Cena in piazza,
l'idea di Prodi
ha una data**

Giordano in Cronaca



La provocazione del giornalista: ripensateci

**Rinviate 60.000 nozze
«Virus providenziale»**

Carlo Rossella a pagina 6



Il premio Nobel contro il razzismo

**«Giustizia per l'America»
Bob Dylan in campo**

Andrea Spinelli a pagina 28

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

80mg capsule orali
a rilascio prolungato

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

LAILA

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

SONNO DISTURBATO?

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Ascolta il tuo farmacista. Aut. Min. 10/25/2020.

A. MENARINI

GEAR
nuova
concessionaria
OPEL

SABATO 13 GIUGNO 2020

IL SECOLO XIX

GEAR
nuova
concessionaria
OPEL

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXXIV - NUMERO 140, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

Dal cuneo fiscale allo smart working

LAVORO, LE NOVITÀ PER 16 MILIONI DI DIPENDENTI

Scaglioni, aumenti e detrazioni: come cambia la busta paga



Lunedì 15 giugno
l'inserto di 8 pagine
in omaggio con

IL SECOLO XIX

L'APP PER TRACCIARE I CASI DI COVID
Immuni si attiva in Liguria
già segnalati tre positivi

GRASSO / PAGINA 7

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 11
Commenti	Pagina 15
Economia-Marketing	Pagina 17
Genova	Pagina 20
Programmi-Tv	Pagina 37
Xite	Pagina 38
Sport	Pagina 42

I PM E LA ZONA ROSSA DI BERGAMO

Conte interrogato a Palazzo Chigi «Tutto chiarito» Ma rischia l'avviso

Due ore e quaranta minuti di domande dei pm di Bergamo e di lunghe, circostanziate risposte del premier Conte. Che, alla fine, confida ai suoi collaboratori di essere soddisfatto: «Ho ricostruito e chiarito tutti i passaggi di questa vicenda, fin nei minimi dettagli. E ho spiegato bene come sia stato il governo a decidere una misura ben più drastica della chiusura di una area circoscritta, come quella di Alzano e di Nembro». Il presidente del Consiglio è convinto di aver scongiurato la "grana" della quale nessuno parla, ma che per lui sarebbe anche la più fastidiosa: l'iscrizione nel registro degli indagati. Anche se un'eventualissima iscrizione si configurerebbe come un atto dovuto. **SERVIZI / PAGINE 2 E 3**

PONENTE GENOVESE IN TILT CON FILE DI CHILOMETRI PER UNO DEI TANTI CANTIERI DI AUTOSTRADE. DISAGI ANCHE A LEVANTE.

Code, La Liguria allo stremo È lite tra Toti e De Micheli

Il presidente: pronti a chiedere i danni. La ministra: basta polemiche, avevi approvato gli interventi

La tempesta perfetta si forma di notte, nella galleria Provenziale dell'A10. E si abbatte in mattinata sul nodo autostradale genovese e sul traffico cittadino, con code chilometriche a ponente e il traffico di nuovo in tilt. L'ennesima giornata delirante dei trasporti in Liguria diventa subito un caso politico. Ad alzare la voce è il presidente della Regione, Giovanni Toti. «È una giornata colposamente o, forse, dolosamente nefasta: il ministero dei Trasporti non ha ancora dato una mezza risposta e si sta

mettendo in atto un piano folle, psichiatrico, di recupero di decenni di colpevole inerzia politica». La ministra De Micheli replica a stretto giro ricordando come la Regione «aveva ritenuto il piano della mobilità alternativa sufficiente». E il sottosegretario al Mit, il ligure Roberto Traversi (M5S) alza il tiro: «Il governatore ligure farebbe meglio a spiegare dove è stato in questi anni». Lunedì vertice tra Regione, Aspi, Anas e Rfi per trovare una soluzione alla paralisi ormai quotidiana. **DEFAZZO / PAGINE 6 E 9**

IL RETROSCENA

Bruno Viani

Ponte, Mattarella parla con Bucci: inaugurazione sobria

Inaugurazione rispettosa del dolore dei parenti delle vittime per il ponte di Genova: ne ha parlato ieri Mattarella con Bucci e Toti. Sulla data, possibile il 1° agosto. **L'ARTICOLO / PAG. 9**

IL DOCUMENTO

Paolo Baroni / PAGINA 5

Il piano del governo: treni più veloci sulla Genova-Roma

Si chiama #Italiaveloce il piano per le infrastrutture del governo. Molti gli interventi per i treni: sulla linea Genova-Roma è previsto di portare la velocità 200 Km/h.

ROLLI

GLI STRALI GENERALI



IL COMMENTO

MAURO BARBERIS / PAGINA 15

IL MESSAGGIO DEL PREMIER ALL'EUROPA

Tra le letture possibili degli Stati generali che aprono oggi, la prima riguarda i rapporti fra Italia ed Europa, ed è un'operazione di marketing e un'occasione per allacciare rapporti importanti.



Calcio, ritorno senza gol. Juve in finale di Coppa Italia

Ronaldo al tiro in uno stadio senza spettatori. Il portoghese ha sbagliato un calcio di rigore (foto Aps) **BANCHERO / PAGINA 43**

INTERVISTA CON IL TECNICO SAMP

Ranieri: «Il virus lascia il segno sui calciatori Finale falsato»

Parla Ranieri, allenatore blucerchiato. «Finale falsato, dopo mesi di stop. Chi ha avuto il Covid fatica a recuperare». **BASSO / PAGINA 42**



ITALIA GERMANIA 4-3, LA PARTITA DEL MITO COMPIE CINQUANT'ANNI

ARRICHELLO, CIMBRICO, ONOFRIO EPLEBE / PAGINE 44 E 45

Officina PANFILI

BMW Motorrad Service

**Vendita e assistenza
nuovo e usato
Revisioni - Restauri
Cambio gomme
Abbigliamento tecnico**

Sin 1986

GENOVA C.so Monte Grappa, 17R

T. 010 812612

BUONGIORNO

Indizi su dove va il mondo. Il 4 giugno, anniversario dell'ecidio di Tiananmen, alcuni dissidenti cinesi provano a partecipare a commemorazioni su Zoom (la app per partecipare a riunioni a distanza) ma non ci riescono. I loro account sono sospesi. Ora Zoom - società di San José, California - ha ammesso di aver soddisfatto una richiesta del governo comunista cinese, impegnato da tre decenni a seppellire la memoria di Tiananmen: il 4 giugno del 1989 non è successo niente e nessuno è autorizzato a sostenere che sia successo qualcosa. Obiettivo raggiunto, con la volenterosa collaborazione dei capitalisti del terzo millennio della Silicon Valley. Mica male come compromesso storico. In Cina e a Hong Kong, nei primi cinque mesi dell'anno, Zoom è stato scaricato da cinque milioni e mezzo di cinesi, contro il mezzo milio-

Il sorriso del nemico

MATTIA FELTRI

ne dello stesso periodo dello scorso anno. In un reportage per Reuters, Huizhong Wu e Brenda Goh raccontano che su Zoom i cinesi organizzano i loro pertugi di libertà: i cristiani, le femministe, i democratici. Li hanno braccati fin lì, nel pertugio online, e a sparare sono stati gli americani. Questa è la Cina dittatoriale, la ricchissima Cina del 5G, dell'intelligenza artificiale, della Via della Seta, dei miliardi di cui ha bramosia l'Occidente smarrito e impoverito. E Zoom è l'ultimo protagonista del sogno della libertà globale, delle strade digitali che congiungono gli uomini oltre i confini e i regimi. Il sogno svapora docilmente davanti alla prepotenza dello smisurato mercato cinese. È il mondo delle democrazie liberali che si inchina al sorriso mellifluido del nemico mortale, credendosi furbo, mentre già gli porge il collo. —

FARMACIA DELLA AQUILA

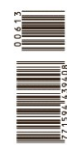
Consegna Diretta in Azienda

Forniture Aziendali di Presidi Mascherine, Termoscanner, Guanti, Visiere, Detergenti.

prenotazioni: +39 010 509031
banco@farmaciadellaquila.it

**APERTO 7 GIORNI SU 7
H 8/21,00**

Via Giacometti 30/32R - 16143 Genova (GE)
farmaciadellaquila.net



€ 2 in Italia — Sabato 13 Giugno 2020 — Anno 156°, Numero 162 — ilsol24ore.com

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, c. 1, DGR Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



Oggi con il Sole
Come ottenere
i contributi a fondo
perduto: chi ne ha
diritto, i calcoli da fare,
le procedure da seguire

Parte la corsa ai contributi a fondo perduto per chi ha subito un calo dei ricavi a causa del Covid-19. La guida al centro del giornale di oggi spiega, in sintesi, chi ha diritto al beneficio, i calcoli da fare e le procedure da seguire

- alle pagine 15-18



FTSE MIB 18888,16 +0,43% | SPREAD BUND 10Y 186,50 -0,10 | €/S 1,1304 -0,39% | ORO FIXING 1733,50 -0,27% | **Indici&Numeri** → PAGINE 28-31

Cig, rischio di una tempesta perfetta Il governo: subito la cassa di settembre

EMERGENZA LAVORO

Imprese intrappolate tra fine dell'aiuto e proroga dello stop ai licenziamenti

Catalfo e Gualtieri: pronto un decreto per garantire la continuità del sussidio

Edizione chiusa in redazione alle 22

Dopo gli appelli di imprese e sindacati, e sotto la spinta di diversi emendamenti al dl Rilancio, il governo apre alla possibilità di anticipare la cassa integrazione d'emergenza a quelle aziende che la esauriranno nei prossimi giorni, senza cioè dover più aspettare il termine del 1° settembre. I ministri del Lavoro, Nunzia Catalfo, e dell'Economia, Roberto Gualtieri, presto un di per assicurare la continuità della cig.

Claudio Tucci - a pag. 3



Intervista a Carlo Calenda, leader di Azione

Calenda
«Politica industriale europea»

Emilia Patta - a pag. 2



Intervista a Massimo Garavaglia, della Lega

Garavaglia
«Anche i 55 rivogliono la flat tax»

Barbara Flammer - a pag. 9

IL PROGETTO «#ITALIAVELOCE» AGLI STATI GENERALI



Dentro la «talpa». Il lavoro di scavo del tunnel della Tav (Treno Alta Velocità) Torino-Lione

Piano infrastrutture da 196 miliardi

IL DOCUMENTO

Tra le priorità indicate dal governo c'è anche la Torino-Lione

Prende forma #italiaaveloce, il piano infrastrutturale del governo che la ministra Paola De Micheli ha messo a punto e che il premier Giuseppe Conte porterà agli Stati generali. Vale 196 miliardi, di cui 120 già disponibili. Il sottotitolo è «un'Italia ad alta velocità ferroviaria, aerea e marittima» ma non mancheranno strade, mobilità urbana sostenibile. Sono 13 le opere ferroviarie (tra cui la Torino-Lione) e 39 quelle stradali considerate prioritarie.

Giorgio Santilli - a pag. 8

FERROVIE

Fs accelera i piani di maxi investimenti

Marco Morino - a pag. 12

AUTOSTRADE

A1, completato il tunnel del Mugello

Silvia Pieraccini - a pag. 19

25%

è la percentuale di hotel riaperti, secondo Confindustria alberghi: e di quelli chiusi solo il 20% riaprirà entro giugno

La crisi del turismo

Troppi alberghi ancora chiusi
E le prospettive restano incerte:
a fine mese poche riaperture

Enrico Netti - a pag. 12

Enria avverte le banche: in arrivo nuovi test Bce sulla vulnerabilità

CREDITO

Niente stress test nell'anno della pandemia, ma qualcosa di simile. Le banche europee più significative saranno sottoposte a una speciale valutazione di vulnerabilità che sarà condotta dall'autorità di vigilanza europea Bce/Sm per stabilire la resilienza dei singoli istituti. Lo ha annunciato il numero uno dell'Ssm, Andrea Enria, nel corso di un incontro organizzato da Unicredit.

Isabella Bufacchi - a pag. 5

CONSOB

Aumenti di capitale, pronte regole più semplici

Oliveri - a pag. 19

CRISI DEMOGRAFICA

NON CI SARÀ RINASCITA IN UN PAESE SENZA FIGLI

di Alessandro Rosina

I Paesi che non prendono sul serio la demografia ne pagano le conseguenze addebitandone i costi sul conto delle nuove generazioni. Costi che in Italia sono destinati a crescere in modo abnorme se non si interviene con politiche efficaci in grado di contrastare lo scadimento del rapporto quantitativo e qualitativo tra vecchie e nuove generazioni.

- Continua a pagina 22

FALCHI & COLOMBE

FED E BCE PERSE NELLA FORESTA DI SHERWOOD

di Donato Masciandaro

Quando la politica monetaria redistribuisce il reddito, Bce e Fed sono Robin Hood o lo Sceriffo di Nottingham? In tempi normali né l'uno né l'altro: le politiche monetarie non devono incidere sulla distribuzione del reddito, altrimenti non si vede perché le banche centrali debbano essere indipendenti dalla politica. Ma i tempi attuali non sono affatto normali.

- Continua a pagina 23

CD
CHRISTIAN DOMINICI

CREDITI IVA
FINANZA D'IMPRESA

www.christiandominici.it

QUALITÀ DELLE LEGGI
ORA PIÙ CHE
SEMPLIFICARE
OCCORRE
LA SEMPLICITÀ

di Enrico De Mita

- a pagina 22

.food

ECONOMIA
DEL CIBO
E AGROALIMENTARE

Covid: pasta e vino,
il made in Italy
resiste con l'export

dell'Orefice e Romeo - a pag. 27



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

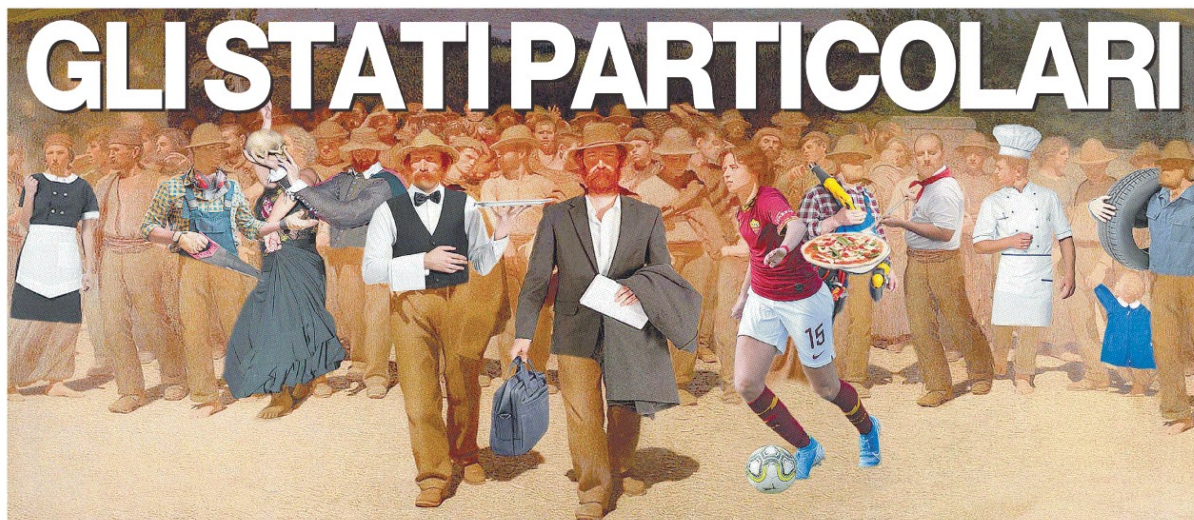


Sabato 13 giugno 2020
Anno LXXVI - Numero 162 - € 1,20
Sant'Antonio di Padova

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciciaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0391-6990

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

Al via oggi la passerella di Conte: tante chiacchiere, poche soluzioni. Però vuoi mettere che botta di visibilità
E allora ai contenuti ci pensiamo noi, dando voce all'Italia che vorrebbe lavorare ma che è stata dimenticata



GLI STATI PARTICOLARI

Il Tempo di Oshø

Dopo un giorno coi pm mezzo governo trema



"Qui sii 'nculamo...
qui sii 'nculamo..."

qui te se 'nculano"

Scutiero a pagina 6

DI FRANCO BECHIS

A leggere la lista degli ospiti che oggi sfileranno a quelli che Giuseppe Conte ha voluto chiamare «Stati generali» con assai poca fantasia, sembra di assistere a una sessione a Cernobbio del convegno annuale dello studio Ambrosetti. O come dice con malizia Mario Monti a «una Bilderberg del Movimento 5 stelle». Perché certo una giornata di videoconferenza con Ursula von der Leyen, David Sassoli, Paolo Gentiloni, Charles Michel, Ignazio Visco, Christine Lagarde, Angel Gurría e Kristalina Georgieva può avere un certo interesse per lobbisti e banchieri di affari: Ben poco per il resto degli italiani. Certo con le istituzioni europee Conte deve ancora trattare nella speranza di sbloccare quei fondi per l'emergenza che arriveranno con gravissimi ritardi. Perfino quello tanto strombazzato sulla cassa integrazione - il Sure - deve ancora partire (...)

segue a pagina 2

Parla Mariastella Gelmini

«L'esecutivo vuole confronto? Per quello c'è già l'Aula»

La Rosa a pagina 8

Il retroscena

Il partito dei due Giuseppe agita i sonni del Palazzo

Di Majo a pagina 9

Calendario in forse

Incognita elezioni sul futuro della scuola

Banfo a pagina 11

SCIALBO 0-0, JUVE IN FINALE DI COPPA

È ritornato il pallone ma l'unica emozione è prima del fischio d'inizio

Pieretti a pagina 21



Sette arresti

In manette gli anarchici «bombaroli»

Ossino a pagina 17

Infernetto

Il pirata al gip «Io drogato?» A mia insaputa»

a pagina 17

Prova Sustenium Bioritmo 3

oltre 70 benefici per il tuo benessere fisico e mentale.

- MUSCOLI
- OSSE
- FUNZIONE CARDIACA
- SISTEMA IMMUNITARIO
- MENTE
- BELLEZZA DI PELLE, UNGHIE E CAPELLI

DAI RITMO AL TUO BENESSERE!

*Sustenium Bioritmo 3 è un integratore alimentare a base di vitamine e minerali contenuti nel prodotto. Gli integratori alimentari non agiscono, infatti, come sostituti di una dieta sana, equilibrata e di uno stile di vita sano.

buona tv
a tutti

di Maurizio Costanzo



Mi ha fatto piacere rivedere, sui teleschermi, Renzo Arbore che, su Raidue, ha inventato e condotto "Striminzit show". Il programma è partito lunedì 8 giugno, in prima serata, ma da adesso andrà in seconda serata, quotidianamente. Arbore, con tutto quello che conosciamo di Arbore, con l'Orchestra Italiana, con un duetto con Renato Carosone e via, raccontando quanto negli anni ci ha divertito a «L'altra Domenica», «Indietro tutta» e «Quelli della notte». Arbore uguale a sempre: le musiche sono piacevoli e Gegè Telesforo, che lo accompagna, è simpatico.

segue a pagina 20

Sabato 13 Giugno 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 138 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50

€2,00



EMERGENZA COVID

È a rischio di fallimento la metà delle cooperative

Chiarello a pag. 32

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Fase 3 - Il nuovo decreto di Conte sulle riaperture

Pensioni - Il dm con la revisione triennale dei coefficienti di trasformazione del montante contributivo



Consulta - La sentenza sui permessi ai detenuti

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

LUNEDÌ IN EDICOLA



Slittano i versamenti fiscali

Il governo orientato a spostare a luglio le scadenze di giugno, in attesa degli emendamenti al decreto Rilancio che fisserebbero la proroga al 30 settembre

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Lettera a due nipoti di 9 anni

Cara Sofia, Caro Paolo A.,

Tu, Sofia, ti chiami così perché il tuo Papi Luca scelse di laurearsi in filosofia e questa parola, che viene dal greco e scomposta vuol dire amore (filo) per la sapienza (sofia), è un nome bello, condiviso dalla tua Mamy Federica; è un nome importante, e tu lo stai onorando.

Tu, Paolo A., ti chiami così perché la Mamma Beatrice e il tuo Daddy Raul decisero per la tradizione dei nomi dei nonni e A. sta per Augusto, anche se i tuoi compagni di scuola ti chiamano semplicemente Paolo.

Fra dieci anni, alla fine della nuova decade inaugurata in questo 2020, sarete più che maggiorenni e la vostra scuola sarà l'università. I prossimi dieci anni e ancor più quelli dopo saranno completamente diversi da quelli

continua a pag. 2

Con un decreto della presidenza del consiglio si fissa una prima finestra al 30 luglio, per consentire l'approvazione della proroga più comoda, al 30 settembre, contenuta negli emendamenti al momento solo presentati al decreto Rilancio (di 34/20). È questo, secondo quanto *Italia Oggi* è in grado di anticipare, l'orientamento che emerge sul dossier del calendario fiscale stravolto dall'emergenza Covid-19.

Bartelli a pag. 27

Sempre più parlamentari non usano le mascherine

Maffi a pag. 6



RIVOLUZIONE IN CORSO

Da Armani a Patagonia, ecco come cambia il business dei brand

Secchi a pag. 16

DIRITTO & ROVESCIO

Codogno, piccola cittadina lodigiana con solo 15 mila 963 abitanti, si trova all'estremo sud della Lombardia, in fondo al Po che, nei pressi, solo quando è in piena, scorre placido e sereno come se fosse fermo. Prima che diventasse un'area rossa per il Covid, era sconosciuta in Italia. Adesso lo conoscono tutti. La pattuglia tricolore lo ha recentemente sorvolato. Il presidente della repubblica lo ha visitato. Nessuno lo sapeva ma adesso si è scoperto che Codogno era anche un sorta di Nashville, un'area divertente e divertita. Si è infatti appreso che l'infestazione di Parma (seconda provincia più colpita in Emilia) deriva da una filza costituita da coppie anonime che era andata a ballare il fisco a Codogno. È un bel colpo a Piacenza (prima provincia emiliana più infestata) venne dai partecipanti, sempre a Codogno, a una festa di compleanno di un vecchio e potente signore del luogo. Del resto i medici sono diventati matti anche a scoprire chi avesse contattato il paziente numero uno fra cene, partite, rimpatriate, corse. Una troiola.

Le nostre soluzioni per l'unlock

Strumenti per la rilevazione della temperatura corporea e per il distanziamento fisico. Scopri tutti gli strumenti smart per ripartire senza rischi. vodafone.it/soluzioniunlock

Ready?

vodafone business

Il tuo business riparte in sicurezza

TEMPERATURA 36,5°
MASCHERINA

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50. Con «Credito alle imprese» a € 6,00 in più. Con «Il decreto legge Rilancio» a € 6,00 in più, con «Modello 730 e redditi 2020» a € 6,00 in più.

LA NAZIONE

SABATO 13 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Nell'inchiesta anche società toscane. Gli imprenditori: «Facciamo una giochessa»
**Affari sporchi con i cinesi
Mascherine illegali ai medici**

Brogioni e Caroppo a pagina 12



Lo scaricabarile sul caso Lombardia

I pm interrogano per 5 ore Conte, Lamorgese e Speranza. Il governo: toccava alla Regione chiudere le zone rosse
Cresce la voglia di viaggi. British, Ryanair e Easyjet fanno causa a Londra: via la quarantena per chi va in Inghilterra

Servizi
da p. 4 a p. 8

A Luigi XVI portarono sfortuna

**Stati Generali,
perché Conte
rischia grosso**

Bruno Vespa

Non sappiamo perché Giuseppe Conte abbia scelto il nome di Stati Generali per la grande convention che si apre oggi nel delizioso Casino del Bel Respiro a villa Doria Pamphilj. Non è benaugurante, visto che il titolare del brand, Luigi XVI, aprì con essi un percorso che lo portò ad essere ghigliottinato. Il presidente del Consiglio vuole farne al contrario la consacrazione del rilancio per se stesso e per il Paese smarcandosi dai lacci impostigli da una alleanza di governo sempre più faticosa. Ma questo processo ha regole precise. Un leader è tale se ha idee chiare e la capacità carismatica di imporle agli altri assumendosene la responsabilità.

Continua a pagina 10

**INTERVISTA A CUCINELLI: È ORA DI ABOLIRE LA PAROLA CRISI
PASSATA LA TEMPESTA SANITARIA ABBIAMO BISOGNO DI SPERANZA**



Bruno Cucinelli,
66 anni,
è il re del cachemire

Donelli, Belardetti e Conticelli
alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Firenze

**Scatti rubati
a 179 ragazze
per sito d'incontri
Tre denunciati**

Agostini nel Qn

Firenze

**«Vi intercettano»
Combine sul calcio
Inchiesta congelata**

Brogioni in Cronaca

Firenze

**Stadio a Campi
Gli ambientalisti
dicono di no**

Fichera in Cronaca



La provocazione del giornalista: ripensateci

**Rinviate 60.000 nozze
«Virus provvidenziale»**

Carlo Rossella a pagina 6



Il premio Nobel contro il razzismo

**«Giustizia per l'America»
Bob Dylan in campo**

Andrea Spinelli a pagina 28

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

50mg capsule rosse
alla clemastina fumarato

Prodotto in Italia su licenza del Gruppo Silexan per il
utilizzo da parte dei medici con il Gruppo Silexan.

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

LAILA

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

CATTIVO UMORE?

SONNO DISTURBATO?

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

A. MENARINI





la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

ROBINSON

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 139

Sabato 13 giugno 2020

D

Oggi con *Robinson e D*

In Italia € 2,50



Zone rosse, Conte ai pm: “Su Bergamo ho deciso io”

Interrogato per tre ore: “Stavamo per chiudere tutta la Lombardia”. Sentiti pure Speranza e Lamorgese
La procuratrice Rota: “Non parlo di indagati”. La Regione nel mirino per le Rsa e l'ospedale di Alzano

Le navi militari all'Egitto, i Regeni accusano: “Lo Stato ci ha tradito”

«Sulla zona rossa nel bergamasco ho deciso io». Così il premier Giuseppe Conte davanti ai pm di Bergamo che indagano sull'ipotesi di epidemia colposa per la mancata zona ad Alzano lombardo e Nembro. Sulle fregate all'Egitto la famiglia Regeni accusa: «Lo Stato ci ha tradito».

di **Berluzzi, Casadio, Ciriaco, Cuzzocrea, Foschini, Lauria e Patucchi**
● alle pagine 2, 3, 4 e 10

L'analisi

**Giustizia e politica
il nodo irrisolto**

di **Claudio Tito**

Vedere entrare e uscire dei magistrati dagli uffici della presidenza del Consiglio non è mai una bella scena. È purtroppo il nostro Paese è stato abituato ad assistere a queste procedure.

● a pagina 24

Oggi il via

**Gli Stati generali
senza una bussola**

di **Sebastiano Messina**

Avvolto fino alla vigilia da una fitta nebbia, il Grande Evento organizzato in assoluta solitudine da Giuseppe Conte ha cominciato solo ieri a rivelare qualche indizio sulla sua organizzazione.

● a pagina 6

I tempi per recuperare esami e interventi

**La salute in lista d'attesa
Ecco le città più lente**

di **Michele Bocci e Luca De Vito** ● alle pagine 18 e 19

Pareggio con il Milan, la Juve in finale di Coppa



▲ In campo Cristiano Ronaldo durante Juve-Milan, semifinale di Coppa Italia

**Tanto gioco, niente gol
Così è tornato il calcio**

Lo stadio vuoto

**Le voci nel silenzio
di una partita speciale**

di **Maurizio Crosetti**

È tutto così strano, così sospeso e desiderato. Quel silenzio enorme, all'inizio.

● a pagina 35

Dopo l'astinenza

**Davanti al pallone
ci scopriamo diversi**

di **Emanuela Audisio**

È il primo calcio al virus del dopo virus. Non sarà la partita del secolo, ma come tutti gli inizi vale molto.

● a pagina 24

Le idee

**L'estremismo
delle élite
in America**

di **Yascha Mounk**



In quindici anni che vivo qui negli Stati Uniti, non ho mai avuto la sensazione di un Paese irrimediabilmente diviso come adesso. Centinaia di migliaia di americani protestano contro l'insostenibile persistenza delle violenze della polizia.

● a pagina 25

**Onfray: se un clic
può cancellare
la nostra libertà**

di **Roberto Saviano**

Mai come oggi c'è stata una così forte servitù volontaria. Così il filosofo francese Michel Onfray, che nel suo nuovo saggio descrive le sette fasi che trasformano uno Stato in dittatura.

● a pagina 27

**Diamo la parola
alle statue
della storia ferita**

di **Benedetta Tobagi**



L'onda di sdegno e solidarietà sollevata dall'uccisione di George Floyd travolge i monumenti collegati agli abomini dello schiavismo e del colonialismo.

● a pagina 13



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Sped. Ab.
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@manzoni.it

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

con Capolavori
della Letteratura Disney
€ 10,40

NZ

Il racconto Putin lancia la lotteria per farsi eleggere presidente a vita

GIUSEPPE AGLIASTRO - PP. 14-15

Tuttolibri Stefano Benni: ero triste e due ragazzini mi hanno salvato

- L'ARTICOLO NELL'INSERTO DI 24 PAGINE



Usa Quando abbattere le statue rischia di oscurare le diversità

MASSIMILIANO PANARARI - PP. 22-23



LA STAMPA

SABATO 13 GIUGNO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 154 II N.160 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB - TO II www.lastampa.it

GNN

GLI INTERROGATORI DEI PM. FU LAMORGESE A IMPEDIRE LA ZONA ROSSA DI BERGAMO LA MATTINA DELL'8 MARZO. DOPO POCHE ORE FU ESTESA ALL' ITALIA

Conte: "Sono tranquillo, ho chiarito tutto"

Parla il premier: "Non temo avvisi di garanzia". Accerchiato? "Sono abituato". Oggi Stati generali: "Inviterò ancora la destra"

FASE 3, TRA GIUSTIZIA ED ECONOMIA

IL GOVERNO ALLA SBARRA

MARCELLO SORGI

Faceva una certa impressione ieri vedere per un'intera giornata Palazzo Chigi trasformato in ufficio giudiziario, teatro degli interrogatori di Conte e dei ministri Lamorgese e Speranza e di un governo tenuto per ore alla sbarra. Ma chi dall'opposizione scommetteva (soprattutto Salvini) sulla possibilità che i tre, o almeno il solo premier, uscissero dall'incontro con la pm Rota di Bergamo, che conduce l'inchiesta sull'eccesso di vittime del Covid ad Alzano e Nembro, con la qualifica di indagati, sarà rimasto deluso.

E non perché tecnicamente non sia ancora possibile l'invio di avvisi di garanzia per "epidemia colposa" che potrebbero rivelarsi indispensabili per consentire alla Procura di andare a fondo nella ricerca delle responsabilità, in questa che è la pagina più nera di tutta la tragedia del coronavirus. Ma allo stesso tempo avrebbero conseguenze politiche pesanti, con il rischio di trasformarsi nell'argomento principale della campagna elettorale per le regionali d'autunno. Se prima di lasciare Roma, però, la magistratura ha sottolineato il clima di collaborazione in cui gli incontri si sono svolti e ha precisato che i tre membri del governo sono stati ascoltati "in qualità di persone informate dei fatti", una ragione ci dev'essere. Considerato che rispetto alle precedenti affermazioni della stessa Rota, sull'eventualità che la mancata o tardiva istituzione della "zona rossa" attorno ai due comuni lombardi, che avrebbe potuto frenare l'espansione di contagi e morti, fosse stata responsabilità dell'esecutivo, la pm ha chiarito che si riferivano a ciò che aveva raccolto fino a quel momento.

CONTINUA A PAGINA 7

(m.gia.) «Ai pm ho spiegato tutto per filo e per segno. Sono assolutamente tranquillo...». Alle undici di sera, dopo la giornata più lunga delle sue due vite da premier, Giuseppe Conte tira le somme. «Ho chiarito tutto quello che c'era da chiarire, ho illustrato tutti i passaggi di quei terribili giorni in cui combattevamo contro un nemico invisibile. Non ho nulla da temere».

CONTINUA A PAGINA 3

SERVIZI - PP. 2-9

IL CASO

I Regeni: traditi dal fuoco amico



AMABILE E BERTINI P. 10

IL ROGO DI LONDRA

SE UNA VITA VALE UN PUGNO DI STERLINE

ELENA LOEWENTHAL

A tre anni esatti da quelle ore amaledette in cui il fuoco si mangiò la Grenfell Tower di Londra, i genitori di Gloria Trevisan scoprono che la vita della loro ragazza vale solo 68 mila euro.

- P. 21 - ZUANON - P. 13

IL ROGO DI TORINO

LA MIA BATTAGLIA PER LA GIUSTIZIA ALLA THYSEN

RAFFAELE GUARINIELLO

Tutto cominciò la notte tra il 5 e il 6 dicembre 2007. Quella notte, la linea 5 dell'acciaieria fu travolta dalle fiamme. Sette lavoratori della ThyssenKrupp ci lasciarono nel giro di pochi giorni.

- P. 21 - FAMA, LEGATO E POLETTI - P. 12

LA COPPA ITALIA

Bentornato calcio, la Juve vola in finale



MASSIMO PINCA/REUTERS

Cristiano Ronaldo sbaglia un rigore ma alla Juve basta il pari
BARILLA, MANCINI, ODDENINO E ZONCA - PP. 26-28

MA NE AVEVAMO PERSO IL GUSTO

EMOZIONI RESISTIBILI

GIGI GARANZINI

Era strano anche prima il calcio. Figurarsi dopo tre mesi così. Tempo un quarto d'ora mal contato e la situazione in campo era da getto della spugna. Juve aggressiva, ispirata, pimpante come non si fosse mai fermata. - P. 27

BUONGIORNO

Indizi su dove va il mondo. Il 4 giugno, anniversario dell'eccidio di Tiananmen, alcuni dissidenti cinesi provano a partecipare a commemorazioni su Zoom (la app per partecipare a riunioni a distanza) ma non ci riescono. I loro account sono sospesi. Ora Zoom - società di San José, California - ha ammesso di aver soddisfatto una richiesta del governo comunista cinese, impegnato da tre decenni a seppellire la memoria di Tiananmen: il 4 giugno del 1989 non è successo niente e nessuno è autorizzato a sostenere che sia successo qualcosa. Obiettivo raggiunto, con la volenterosa collaborazione dei capitalisti del terzo millennio della Silicon Valley. Mica male come compromesso storico. In Cina e a Hong Kong, nei primi cinque mesi dell'anno, Zoom è stato scaricato da cinque milioni e mezzo di cinesi, contro il mezzo milione dello stesso

Il sorriso del nemico

MATTIA FELTRI

periodo dello scorso anno. In un reportage per Reuters, Huizhong Wu e Brenda Goh raccontano che su Zoom i cinesi organizzano i loro portuali di libertà: i cristiani, le femministe, i democratici. Li hanno braccati fin lì, nel perseguitamento, e a sparare sono stati gli americani. Questa è la Cina dittatoriale, la ricchissima Cina del 5G, dell'intelligenza artificiale, della Via della Seta, dei miliardi di cui ha bramato l'Occidente smarrito e impoverito. E Zoom è l'ultimo protagonista del sogno della libertà globale, delle strade digitali che congiungono gli uomini oltre i confini e i regimi. Il sogno svapora docilmente davanti alla prepotenza dello smisurato mercato cinese. È il mondo delle democrazie liberali che si inchina al sorriso mellifluido del nemico mortale, credendosi furbo, mentre già gli porge il collo.

Joël Dicker

L'enigma della camera 622

La nave di Teseo

Il nuovo thriller dell'autore di
La verità sul caso Harry Quebert





Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

RILANCIO IL MANIFESTO DEL XXI SECOLO SULLA IA

MILANO FINANZA

www.milanofinanza.it



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

€ 4,20 Sabato 13 Giugno 2020 Anno XXXIII - Numero 116 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedizioni* Spedite in A.D. art. 1 e L. 46/04, DCB Milano

BANCHE È in dirittura d'arrivo l'operazione dell'anno. Ecco gli ultimi passi verso il super gruppo e le prospettive per gli investitori nell'offerta di scambio. Come fare la scelta giusta

Intesa Ubi et Orbi

*Cosa dirà il prospecto
Perché conviene l'ops*

ORSI & TORI

DI PAOLO PANIERAI

LETTERA A DUE NIPOTI DI 9 ANNI

Cara Sofia e caro Paolo A. Tu, Sofia, ti chiami così perché il tuo Papi Luca sceglie di laurearsi in filosofia e questa parola, che viene dal greco e scomposta vuol dire amore (filo) per la sapienza (sofia), è un nome bello, condiviso dalla tua Mamy Federica; è un nome importante, e tu lo stai onorando.

Tu, Paolo A., ti chiami così perché la Mamma Beatrice e il tuo Daddy Raul decidono per la tradizione dei nomi dei nonni e A. sta per Augusto, anche se i tuoi compagni di scuola ti chiamano semplicemente Paolo. Fra dieci anni, alla fine della nuova decade inaugurata in questo 2020, sarete più che maggiorenti e la vostra scuola sarà l'università. I prossimi dieci anni e ancor più quelli dopo saranno completamente diversi da quelli che hanno vissuto i vostri nonni e anche i vostri genitori. Ma per voi sarà un cambiamento naturale, perché a determinarlo sarà la continua evoluzione del digitale che già vivete nella maniera più spontanea, come parte di voi stessi.



RISPARMIO
Conviene affidarsi al gestore
o puntare sui nuovi Btp?

MERCATI PER CUORI FORTI
A Piazza Affari meglio
non slacciare le cinture

CALCIO, RUGBY & C
Perché il private equity
si appassiona allo sport

Certificati Goldman Sachs Protezione 100%

sull'Indice STOXX® Global Select Dividend 100

Partecipazione alla performance
positiva del sottostante

Protezione 100% a scadenza
(7 giugno 2027)

Prezzo di emissione
100 Euro



I Certificati Goldman Sachs Protezione 100% sull'Indice STOXX® Global Select Dividend 100 emessi da Goldman Sachs Finance Corp International, con scadenza 7 anni, offrono a scadenza la protezione integrale del Prezzo di emissione, pari a 100 Euro per Certificato, e un importo commisurato alla performance del sottostante se positiva.

È possibile acquistare i Certificati presso il SeDeX, un sistema multilaterale di negoziazione degli strumenti derivati cartolarizzati organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., attraverso la propria banca di fiducia, online banking e piattaforma di trading online. I Certificati sono negoziabili durante l'intera giornata di negoziazione.

Stato per acquistare un prodotto che non è semplice e può essere di difficile comprensione.

Per maggiori informazioni riguardo al funzionamento del prodotto e la descrizione del sottostante si rinvia al Factsheet disponibile su www.goldman-sachs.it.

Prima dell'adesione leggere il prospecto di base redatto ai sensi dell'Articolo 5.4 della Direttiva Prospetti, approvato dalla Luxembourg Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) in data 18 luglio 2019 e notificato ai sensi di legge alla CONSOB in data 19 luglio 2019 (il "Prospetto di Base"), unitamente a ogni supplemento al Prospetto di Base, ed in particolare considerare i fattori di rischio ivi contenuti; i final terms datati 29 maggio 2020 relativi ai Certificati (le "Condizioni Definitive") redatti ai sensi dell'Articolo 5.4 della Direttiva Prospetti; il documento contenente le informazioni chiave (KID) relative ai Certificati. Le Condizioni Definitive, il Prospetto di Base e il KID sono disponibili sul sito www.goldman-sachs.it. L'approvazione del prospecto non deve essere intesa come un'approvazione dei titoli offerti.

Per maggiori informazioni sui Certificati, i relativi rischi e per scaricare il Documento contenente le informazioni chiave (KID): www.goldman-sachs.it

Rischi: Prima di acquistare i Certificati, si invitano i potenziali investitori a consultare i propri consulenti fiscali, legali e finanziari e a leggere attentamente la Documentazione di Offerta. I Certificati sono negoziati sul SeDeX, un sistema multilaterale di negoziazione organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., al prezzo di mercato che potrà, di volta in volta, differire anche significativamente da quello pagato dagli investitori in sede di acquisto dei Certificati. Non vi è alcuna garanzia che si sviluppi un mercato secondario liquido per i Certificati. I Certificati non sono destinati alla vendita negli Stati Uniti o a U.S. persons e la presente comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti o a U.S. persons.

Senza il nostro preventivo consenso scritto, nessuna parte di questo materiale può essere (i) copiata, fotocopiata o duplicata in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo o (ii) ridistribuita.

© Goldman Sachs, 2020. Tutti i diritti sono riservati.

Goldman Sachs
GLOBAL MARKETS
DIVISION

PUBBLICITÀ

Portualità italiana dopo gli effetti del COVID-19 - Incontro Assoporti-Propeller Clubs

12 Jun, 2020 Un confronto sul tema della portualità per il rilancio del Paese - ' Parliamo di Porti: Professionalità a confronto ai tempi del COVID-19 ' questo il titolo dell' incontro organizzato da **Assoporti** e dal Propeller Clubs Nazionale, che si svolge in video-conferenza oggi pomeriggio alle ore 17.30 Un focus sull' andamento della portualità italiana dopo gli effetti dell' emergenza sanitaria. Già ad aprile in pieno lockdown, i presidenti delle **AdSP** e il consiglio direttivo del Propeller si erano incontrati a distanza per raccogliere alcune riflessioni sullo stato dei porti. Apertura: Daniele Rossi , presidente di **Assoporti** Umberto Masucci , presidente del Propeller Clubs Nazionale Intervengono i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, i rappresentanti del Propeller, Alessandro Panaro , resp. Area Ricerca Maritime Mediterranean Economy, SRM - presentazione tecnico-scientifica dati Presenti: Amm. Giovanni Pettorino , comandante generale delle Capitanerie di Porto Mauro Coletta , direttore Generale della vigilanza sui porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Varie associazioni di categoria del settore portuale e logistico,



Assoporti, allarme fondi: «Mancano 70 milioni»

Roma - Per «mettere in condizione le Autorità portuali di adempiere agli interventi che correttamente il decreto Rilancio prevede per il settore, c'è una necessità di integrare le entrate mancanti», per circa 70 milioni di euro. È il messaggio del presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, in un' audizione ieri alla commissione Trasporti della Camera, dove sottolinea come i «porti italiani siano stati sempre aperti nel periodo di emergenza sanitaria». Rossi prevede, per il 2020, un disavanzo complessivo di gestione per il sistema dei porti pari a circa 230 milioni di euro, tra la perdita dovuta alle minori movimentazioni (che in uno scenario, definito «ultra-ottimistico», di un calo dei volumi del 10%-20% ammonterebbe a 70 milioni) e gli interventi previsti dal decreto come la riduzione dell' importo dei canoni concessori. Solo in parte questo disavanzo può essere recuperato tramite l' utilizzo degli avanzi di gestione disponibili, che ammontano a 160 milioni.



Il Manifesto

Trieste

A TRIESTE È RINATO IL FRONTE DEL PORTO

Manifestazione oggi per chiedere il reintegro di Zeno D'Agostino alla presidenza dell'Autorità portuale: ha trovato il far west della precarietà e del caporalato, ha scelto la strada opposta

Reintegro immediato di Zeno D'Agostino alla presidenza dell'**Autorità portuale**, questo sta chiedendo Trieste. La città c'è, il Presidente del suo porto non si tocca perché quello che è successo a Trieste in questi ultimi anni non può finire così, con la defenestrazione di un manager per una norma mal scritta o mal interpretata. Non Zeno D'Agostino, non questo porto, non questa città. «SI È SCELTO IL LAVORO come priorità» aveva scritto Sergio Bologna nel suo ultimo libro Ritorno a Trieste. «Questo semplice gesto ha avuto l'effetto di una frustata sulla competitività del porto perché, non dimentichiamo, Trieste era la situazione più malmessa e più problematica dal punto di vista del lavoro: cooperative fallite, lavoratori a spasso e una serie infinita di contenziosi. Era il porto dove il far west della portualità italiana era ancora più selvaggio, non solo tollerato ma giustificato con l'argomento che il basso costo del lavoro di Koper/Capodistria poteva essere bilanciato con un costo del lavoro italiano ancora più basso grazie alla precarietà assoluta e totale, al caporalato e al lavoro nero. Qui si è dimostrato che la strategia competitiva giusta doveva seguire una strada esattamente opposta». Risultato: la rinascita di un porto

lasciato languire per decenni e, oggi, primo porto d'Italia per merci movimentate. LA CONSAPEVOLEZZA DI QUESTA svolta, della sua importanza, è diventata patrimonio della città e l'ha portata a schierarsi, cosa mai successa a memoria d'uomo. Alla notizia che Zeno D'Agostino non poteva più essere il Presidente, i lavoratori del porto hanno dichiarato lo sciopero, occupato le banchine e, dopo due giorni di assemblea permanente, hanno chiamato la città a unirsi alla loro lotta. Le adesioni sono arrivate subito: partiti, sindacati, ma anche chi mai aveva espresso una posizione «politica», dai tifosi della squadra di calcio alla comunità di fedeli del Tempio mariano. Manca solo Forza Italia: i malvisti rapporti con la Cina e la voglia di privatizzazione, devono tenere la posizione, seppure con lo sgomento per quanto avvenuto e l'auspicio che la gestione del porto non subisca interruzioni. MA LA COSA NUOVA È CHE Trieste ha smesso di essere una città silenziosa, indifferente, sempre pronta a obbedire all'ultimo padrone di turno, con mille rivalità e rancori sottotraccia a impedirle di sentirsi comunità. Trieste non ha una lunga storia alle spalle: era un borgo di pescatori diventato a metà del 700, con lo statuto di porto franco di Carlo VI d'Asburgo, un immenso emporio, un grande porto, una città. La storia poi è passata e ripassata su questa terra con una tale violenza da lasciarla tramortita. Il porto della mitteleuropa si è scontrato con una guerra mondiale che ha tranciato il suo retroterra naturale e le ha lasciato in dote un XX secolo di metamorfosi etniche e di tragedie: via i tedeschi e gli ungheresi e chiunque non rispondesse ai canoni della «città redenta», la persecuzione dell'identità slava, il fascismo, l'occupazione nazista, la lotta partigiana e poi quella sorta di autodistruzione della sinistra passata attraverso lo scontro tra filo-italiani e filo-jugoslavi e poi tra stalinisti e titoisti, mentre questo angolo estremo dello stivale diventava il fronte meridionale della cortina di ferro. Trieste territorio libero e porto franco, anche per il Trattato di Pace del '47, e anglo-americana fino al 1954 quando il Memorandum di Londra l'aveva posta sotto amministrazione italiana. Amministrazione in forma fiduciaria, non appartenenza allo Stato italiano ma Trieste risulta subito italiana a tutti gli effetti perché cosa fatta capo ha. Il 1954 è anche l'anno dell'ennesimo stravolgimento demografico: continuano



Il Manifesto

Trieste

ad arrivare profughi dall'Istria e dalla Dalmazia mentre decine di migliaia di triestini prendono la nave e se ne vanno. «La mamma ritorna e i figli partono» dice lo striscione steso davanti alla Stazione Marittima: una buona parte di un'intera generazione, quella dei venti-trentenni, lascia Trieste per sempre. In quarant'anni, dopo aver visto sventolare sette diverse bandiere, la città ha cambiato pelle, chi la abita non ha memoria oppure ne ha troppa. ANCHE IL TESSUTO ECONOMICO e produttivo si sgretola, quello sociale è già a pezzi. L'ultima volta che Trieste è scesa in piazza è stato nel 1966 davanti alla ventilata chiusura dei suoi centenari cantieri navali: è stata insurrezione vera e propria con centinaia di feriti e di arresti ma Trieste è rimasta senza i suoi cantieri. Diventa una città che vive di assistenzialismo e di un apparato pubblico elefantiaco ma la sua collocazione geopolitica la mantiene al centro di attenzioni mondiali: intrisa di servizi segreti, di massoneria, di una destra ben finanziata assieme alle organizzazioni paramilitari anticomuniste (l'andreottiano Ufficio per gli affari di Confine!). Parte da qui tanta strategia della tensione e sono nascoste in Carso le riserve di bombe e plastico di Gladio. Rappresenta il fronte meridionale della cortina di ferro, non può scappare. TANTO CARA ALL'ITALIA, Trieste in realtà è perfettamente isolata da tutto anche fisicamente. Un'autostrada troppo stretta, una linea ferroviaria striminzita che arriva qui a bassa velocità e non prosegue perché i confini questo sono: mannaie che tagliano lingue, culture, sentimenti, ma anche collegamenti fisici. Da qualche anno, la riscoperta della città in chiave turistica vede anche parecchi italiani ammirare stupiti i suoi palazzi tra lo splendore del Carso e il mare, ma non si vive di alberghi e ristoranti, di lavoro precario, di arraffo finché ce n'è. La politica locale è immobile, divisa tra chi guarda indietro tentando di mantenere consensi anche a costo di riscrivere la storia e chi si accontenta di un piccolo cabotaggio di scarsa prospettiva. Tutti continuano a dimenticare comunque, e dura da cento anni, che Trieste è porto franco. POI ARRIVA D'AGOSTINO e qualcosa comincia a cambiare. Una fortunata congiuntura triangola i primi passi concreti: Francesco Russo, oggi vice presidente piddino del Consiglio regionale ma cinque anni fa senatore, ottiene la sdemanzializzazione della vecchia area portuale dismessa e Graziano Delrio, allora ministro, firma il decreto attuativo per il porto franco. La fenice è risorta: le gru si muovono anche di notte, i treni ripercorrono sempre più numerosi i vecchi binari austriaci verso la Mitteleuropa. «COLORO CHE HANNO MESSO in moto la macchina per allontanare D'Agostino da Trieste, forse oggi si accorgono di avere fatto i conti sbagliati perché l'indignazione che percorre la città può avere sbocchi politici imprevedibili. Non tanto nel colore delle bandiere ma nella mentalità dei triestini, facendoli uscire dalle loro ataviche ristrettezze mentali e avviandoli verso un percorso di prospettive finalmente degne di una città che conta sullo scacchiere internazionale, indipendentemente dalla Via della Seta» dice Sergio Bologna, sempre attento a quello che succede nella sua città. TRIESTE È TORNATA AL MARE, finalmente, e finalmente è rinata la speranza di un futuro: questo non può finire. Allora tutti in piazza oggi, anche quelli senza sponde e senza credi, ma tutti assieme perché la città ha trovato, quasi miracolosamente, la voglia di combattere per se stessa.

Il Piccolo

Trieste

Dj set e t-shirt speciali per il D'Agostino-Day sul palco di piazza Unità

Alle 12 la grande mobilitazione a sostegno dell'ex presidente dell'Authority In scaletta interventi ufficiali intervallati a hit anni '90. Drappi blu alle finestre

Dalle magliette con la scritta "El presidente non se toca" ai drappi blu alle finestre. Dai rappresentanti politici agli esponenti del mondo della politica. Ci saranno tanti ingredienti diversi in quella che si annuncia come una grande giornata di mobilitazione collettiva. Trieste si ritroverà questa mattina alle 12 in piazza Unità, il cuore della città dove i lavoratori portuali hanno voluto trasferire la protesta a difesa di Zeno D' Agostino, l' ex presidente dell'

Autorità portuale decaduto per effetto del verdetto dell' Anac. Una dimostrazione di unità e orgoglio cittadino in attesa del verdetto romano previsto a fine mese. È stata fissata infatti per le 9 del 24 giugno davanti al Tar del Lazio l' udienza in cui verrà discussa la richiesta di sospensiva del dispositivo dell' Anticorruzione. Richiesta avanzata come noto sia dalla Torre del Lloyd sia dello stesso D' Agostino, allontanato appunto dalla presidenza a causa dell' incarico analogo ricoperto in precedenza nella società controllata Ttp. Andando con ordine, quella di questa mattina sarà qualcosa di diverso rispetto ad una " classica" protesta. Basti pensare che in piazza verrà allestito un palco da dove il dj Alex Bini, in forma totalmente gratuita,

presenterà i vari interventi, alternati a musica verosimilmente non da camera. «Faremo ballare la piazza - conferma lo stesso Bini - con canzoni anni '90, quelle conosciute da tutti». D' Agostino sarà presente fin dall' inizio, ma a parlare per primi saranno i sindacati con Stefano Puzzer, in veste di "semplice" lavoratore **portuale**, Sasha Colautti delle Usb, Massimo Giurissevich del Comitato lavoratori portuali di Trieste, Michele Piga della Cgil, Marco Rebez della Uil, Giulio Germani della Cisl e a chiudere l' Associazione Tryeste con Riccardo Laterza. Non mancherà il mondo della cultura rappresentata dagli scrittori Veit Heinichen e dal giornalista e scrittore Paolo Rumiz. Sarà poi la volta della politica con il sindaco Roberto Dipiazza e il presidente della Regione Massimiliano Fedriga. Tempo massimo tre minuti ciascuno. A chiudere la mattinata sarà ovviamente Zeno D' Agostino con l' invito dei lavoratori a ripetere i concetti detti sabato scorso davanti al varco quattro allo scopo di far capire l' importanza di questo momento per Trieste. Per quando riguarda bandiere e vessilli non ci saranno limitazioni. Si potranno portare quelle sindacali o di partito con l' appello a privilegiare l' alabarda bianca su sfondo rosso: il simbolo della città. La manifestazione dovrebbe durare circa un' ora. Sono state stampate delle magliette bianche con la scritta "El presidente non se toca. Portuà de Trieste 13 giugno 2020". Saranno poi create le t-shirt dei "dockers (portuali, ndr) triestini" sulla falsa riga di quelle realizzate a Genova dove i "camalli" hanno creato una linea personalizzata riservata al personale. L' associazione Tryeste ha inoltre invitato i cittadini ad esporre alle finestre dei drappi blu, come il mare, con lo scopo di manifestare solidarietà, ma anche una richiesta di tutela del lavoro. Successivamente i fari si sposteranno sulla capitale, in attesa dell' udienza del 24 giugno davanti al Tar, dove Authority e D' Agostino, rappresentati dallo studio legale Alpa di Roma e dal professor Munari di Genova, hanno presentato ricorso contro il dispositivo dell' Anac chiedendo la sospensiva urgente la quale consentirebbe allo stesso D' Agostino di tornare alla guida del Porto. In un secondo momento dovrebbe arrivare la sentenza definitiva sul merito del dispositivo Anac. Ieri sera intanto il presidente decaduto ha partecipato alla diretta Facebook organizzata da Tryeste



Il Piccolo

Trieste

e coordinata da Andrea Nicolini e Riccardo Laterza. D' Agostino ha ripercorso gli anni alla guida dello scalo sottolineando il grande lavoro fatto sulle infrastrutture e nella messa in rete del sistema tra il porto e il retroporto. «Il pubblico deve disegnarle - ha sottolineato riferendosi alle infrastrutture - poi il privato deve metterci le merci. Quando qualcuno si presentava a Trieste abbiamo azzerato i contributi lavorando sulle durate delle concessioni e sui margini nella progettazione. Il porto è un insieme di competenze da valorizzare coinvolgendo però realtà estranee come quelle della scienza presenti in città». --

Il Piccolo
Trieste

partito democratico

Il paradosso

«Voglio manifestare la vicinanza del Pd a Zeno D'Agostino, a cui va un forte ringraziamento per il grande lavoro che ha svolto per Trieste e per la portualità italiana. La normativa anticorruzione e anti conflitti di interesse è importante e necessaria, ma è auspicabile una condivisione tra forze politiche e strutture tecniche per eliminare storture che portano ad effetti paradossali». Lo scrive in una nota Matteo Bianchi, responsabile nazionale del dipartimento Economia del Mare del Pd.

PRIMO PIANO

Il caso a Trieste

La volontà

di Zeno D'Agostino, sindaco di Trieste, di far diventare la città un porto di riferimento per la portualità italiana, è un progetto che ha trovato nel Pd un alleato importante. Il sindaco, infatti, ha chiesto al partito di appoggiare la sua iniziativa, che ha portato alla nascita del "D'Agostino-Day", una manifestazione che si terrà a piazza Unità il 12 giugno.

Sette giorni fa il primo anno al varco quattro

La manifestazione, che si terrà a piazza Unità il 12 giugno, è una iniziativa che ha trovato nel Pd un alleato importante. Il sindaco, infatti, ha chiesto al partito di appoggiare la sua iniziativa, che ha portato alla nascita del "D'Agostino-Day", una manifestazione che si terrà a piazza Unità il 12 giugno.

Dj set e t-shirt speciali per il "D'Agostino-Day" sul palco di piazza Unità

Alti 127 la grande mobilitazione a sostegno dell'ex presidente dell'Autorità. In scacchi i vari interventi ufficiali intervenuti a 127 anni 192. Doppio più alle feste.

Il sindaco

Zeno D'Agostino, sindaco di Trieste, ha chiesto al Pd di appoggiare la sua iniziativa, che ha portato alla nascita del "D'Agostino-Day", una manifestazione che si terrà a piazza Unità il 12 giugno.

Il sindaco

Zeno D'Agostino, sindaco di Trieste, ha chiesto al Pd di appoggiare la sua iniziativa, che ha portato alla nascita del "D'Agostino-Day", una manifestazione che si terrà a piazza Unità il 12 giugno.

Il Piccolo

Trieste

In stand by dopo l'intervento a gamba tesa dell' Anticorruzione anche il possibile ingresso di Duisburg nella compagine di Ferneti

Dal terminal ungherese nell' area ex Aquila agli accordi con la Cina Le tante partite aperte

il focus Diego D' Amelio / triesteLo sviluppo del **porto** rischia di rimanere una deludente incompiuta dopo la decadenza dall' incarico di Zeno D' Agostino. Prima il commissariamento e poi la presidenza nel 2016 hanno visto il manager veronese impostare un ambizioso lavoro sul fronte mare e nel retroporto: una semina il cui raccolto avrebbe dovuto concretizzarsi nei prossimi mesi. Sfida da far tremare i polsi, perché D' Agostino era chiamato a dimostrare che le grandi prospettive (e le molte promesse) possono diventare realtà, dopo che il riordino della manovra ferroviaria e le suggestioni aperte dalla Via della seta hanno permesso prima di far finalmente funzionare lo scalo e poi di proiettarlo all' attenzione internazionale. «C' è solo un presidente», cantano i portuali, e per quel presidente è fondamentale portare a casa almeno qualcuna delle partite aperte, lasciandosi poi la possibilità di decidere se rimanere per il secondo mandato o scegliere altre strade professionali, come si sussurra da più parti. Cosa abbia portato D' Agostino a guadagnare tanto consenso in città è sotto gli occhi di tutti. E sembra una provocazione che l' interprete della rinascita dello scalo sia partito molto semplicemente dal ridurre il numero di manovre per far uscire i treni dal **porto**, velocizzando così la movimentazione delle merci. Sta qui e nell' approvazione del piano regolatore dei moli - pianificato ai tempi di Claudio Boniciolli - la sua forza. Dopo la messa in sicurezza, è cominciata la proiezione verso l' esterno, che ora potrebbe arrestarsi, perché è vero che il commissariamento affidato al braccio destro Mario Sommariva assicura continuità, ma è vero anche che molti rapporti costruiti a livello internazionale poggiano sulla fiducia nei confronti di D' Agostino. Ma cosa rischia di rimanere un sogno, se il ricorso al Tar non desse l' esito sperato? Ultima in ordine di tempo c' è la questione dell' ingresso del mega terminal terrestre di Duisburg nella compagine societaria dell' interporto di Ferneti. Dimostrazione dell' interesse tedesco a trovare una via meridionale di accesso marittimo alla Mitteleuropa: le trattative attendevano un incontro dal vivo per formalizzare i dettagli e il coronavirus ci ha messo del suo a dilatare i tempi, ma ora l' inconferibilità di D' Agostino complica il quadro. Il presidente stava inoltre lavorando per sciogliere il nodo della banchina ungherese nell' area ex Aquila. A luglio compirà un anno la firma del protocollo con il governo magiaro, ma tutto sembra fermo nonostante lo stesso D' Agostino avesse annunciato tempi brevi per l' accordo col ministero dell' Ambiente sulla bonifica dei terreni. Inutile dire che la decisione dell' Anac somma incognita a incognita. E poi c' è il bersaglio grosso, ovvero il rapporto con la Cina, che alcuni pettegolezzi considerano la causa della caduta del presidente. Sulla Via della seta D' Agostino ha giocato un ruolo giudicato forse troppo autonomo nei palazzi romani, ma l' Anac non fa di queste valutazioni e la "manina" dietro al famoso esposto alla Finanza va cercata sul territorio. Resta però il fatto che la cessata presidenza incide sui rapporti col Dragone e D' Agostino doveva concretizzare l' accordo con Cccc sull' export di vino. Sembra invece sfumato da mesi il coinvolgimento del colosso asiatico a Trieste. Cccc avrebbe dovuto partecipare al raddoppio della capacità ferroviaria del **porto**, avviato con



Il Piccolo

Trieste

il presidente saldo in sella e capace di proseguire anche senza capitali stranieri. Un piano da concludere entro il 2025 per mettere la freccia su Capodistria: tanti ancora sono però i tasselli da sistemare, dalla stazione di Aquilinia a quella che sorgerà al posto dell' area a caldo della Ferriera. E su quest' ultimo nodo, se l' assenza di D' Agostino non inciderà sulla firma dell' Accordo di programma, potrebbe avere ricadute indirette sulle trattative che Piattaforma logistica sta conducendo con China Merchants e con soggetti europei interessati a entrare nella partita del Molo VIII. Il famoso partner industriale in grado di mettere sul tavolo danari e traffici, senza cui lo sviluppo del porto si fermerebbe in mezzo al guado, mentre D' Agostino attende il pronunciamento del Tar e comincia a ricevere corteggiamenti per assumere la presidenza dei porti di Venezia o di Genova se le cose a Trieste finissero male. --

Il Piccolo

Trieste

«Nessun declassamento per le Dogane di Trieste»

L'INTERVISTA Il depotenziamento della sede triestina dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli non avverrà. Lo assicura il direttore generale Marcello Minenna, che annuncia pure l' avvio di un tavolo tecnico con l' **Autorità portuale** su corridoi ferroviari e punti franchi. Sulla stasi del regime di esenzioni l' alto funzionario resta prudente, ma ne sottolinea l' importanza per stimolare industria e occupazione. Circolano voci insistenti sul depotenziamento degli uffici triestini dell' Agenzia a favore della sede di Venezia... Non scherziamo. La prima visita del direttore generale dell' Adm è stata fatta proprio a Trieste. E si è subito stabilito un rapporto sinergico con l' **Autorità portuale** e definito una serie di temi da affrontare. Purtroppo, ogni tanto, bisogna pure accettare qualche "fake": basterebbe conoscere l' ordinamento dell' Agenzia per rendersi conto che nulla di questo sta avvenendo. **Quali le sinergie per il porto? Quali necessità e rischi per una terra di frontiera?** L' Agenzia ha aperto un tavolo tecnico con l' **Autorità portuale** su tre tematiche: corridoio ferroviario, oleodotto e porto franco.

Logistica, energia e produzione industriale sono questioni strategiche per il

Paese e rappresentano, per Trieste, la naturale conseguenza della sua vocazione storica. In particolare, il porto franco va sicuramente considerato in una logica di potenziamento sia delle attività di trasformazione dei prodotti che, più in generale, dell' indotto. A questo fine va studiata la logistica e servono analisi quantitative per far sì che diventi una grande opportunità per Trieste e contribuisca a sviluppare le potenzialità di tutto il territorio. Più in generale, in considerazione del ruolo della città, ritengo indispensabile implementare l' attività di intelligence dell' Adm e non escludo in un prossimo futuro di dislocare sul territorio nazionale, e il riferimento va soprattutto alle aree di confine, sale analisi a supporto di tale attività. **L' applicazione del regime dei punti franchi resta ancora sospesa però. Si muoverà qualcosa?** Che si "muova qualcosa" è alla base della linea direzionale che ho ritenuto di imprimere all' Agenzia delle dogane e dei monopoli. D' altronde, il motto "nec spe nec metu" (né con speranza, né con timore, ndr) ha sempre caratterizzato la mia attività di servitore dello Stato. Il tavolo rischia di essere azzoppato dall' assenza del presidente D' Agostino. Preoccupato? Prima della visita a Trieste non avevo mai avuto occasione di conoscere personalmente il presidente, pur apprezzandone le indiscusse doti manageriali. Sono bastati pochi minuti per stabilire tra noi un elemento di condivisione di un valore chiave e cioè che bisogna implementare la capacità di un territorio di creare indotto anche tramite la trasformazione della produzione. Il tutto per il bene di Trieste e del Paese. **Il progetto sulla digitalizzazione delle procedure doganali nei porti riguarderà anche Trieste?** Trieste è al centro del progetto e non solo. Ritengo che una fondamentale sinergia con l' **Autorità** possa svolgersi su diversi fronti anche con una partecipazione più attiva dell' Agenzia alle attività dei comitati portuali.--d.d.A.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Se i triestini si ribellano all' ottusità burocratica

La mobilitazione sociale in difesa del presidente dell' Autorità portuale di **Trieste** ha qualcosa di straordinario. Che ci racconta come in Italia non tutti, per fortuna, si siano rassegnati a vivere sotto le angherie di una burocrazia ottusa. I' arrivo del manager La storia è nota: Zeno D' Agostino, uno dei migliori manager pubblici sulla piazza e tra i maggiori esperti di logistica portuale in Europa, viene destituito dalla sua carica di presidente del **Porto di Trieste** per un cavillo giuridico scovato dall' Anac, l' inflessibile autorità nazionale anticorruzione. All' atto della nomina, avvenuta quattro anni fa, D' Agostino era infatti già presidente di una società partecipata dal **Porto** stesso (**Trieste** Terminal Passeggeri), cui era stato nominato in virtù del suo precedente ruolo di Commissario. il codicillo nascosto Nell' ammasso di leggi che sommergono l' Italia c' era tuttavia un codicillo che, guarda caso, vietava tale nomina. Che poi la presidenza della società partecipata fosse senza deleghe operative e del tutto gratuita, e che tale carica fosse ben nota agli innumerevoli organismi statali che approvano senza eccepire la nomina di D' Agostino al **Porto**, interessa ovviamente poco gli algidi funzionari Anac. I quali non solo destituiscono d' imperio il presidente, ma gettano un' ombra di incertezza sugli atti deliberati nei quattro anni del suo intenso mandato. Zeno D' Agostino ha infatti fornito una spinta prodigiosa all' attività portuale di **Trieste**, facendolo diventare primo per traffico merci in Italia e nella top ten in Europa. Non solo. D' Agostino trasforma le strutture portuali di una città in declino in un potente volano di sviluppo e rinascita urbana. La sua idea è che un **porto** non è altro che lo snodo fra territorio ed economia globale, la cui funzione, oltre a fornire buoni servizi di trasporto alle imprese locali, è diventare attrattore di investimenti esteri e leva per l' innovazione. Che è quanto puntualmente avvenuto a **Trieste**. All' Anac tutto questo non interessa. Né ovviamente si pensa di proporre soluzioni ragionevoli, come la richiesta di motivare l' incompatibilità o chiedere le dimissioni dalla società partecipata. I' arma perfetta Il formalismo giuridico diventa l' arma perfetta per bloccare un manager pubblico il cui attivismo ha evidentemente pestato i piedi a qualcuno. Ma questa volta la comunità locale si ribella e inizia una mobilitazione a favore di D' Agostino che, a partire dai lavoratori portuali, coinvolge poi imprese, soggetti sociali, forze politiche, livelli istituzionali. Difficile dire come questa storia andrà a finire, se non che darà materia per un' infinita partita fra azzecagarbugli. disobbedienza civile Una cosa tuttavia rimane: la disubbidienza civile dei triestini contro un asfissiante sistema burocratico e centralistico segna una discontinuità di cui anche la politica romana, impegnata in fantasmagorici piani di rinascita nazionale, dovrà tenere conto. Semplificare il sistema normativo, riformare la giustizia e portare più poteri e responsabilità vicine ai territori è condizione per far crescere una classe dirigente capace e dare respiro a un' economia che, più ancora del Coronavirus, sta soffocando sotto il peso di leggi assurde. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Trieste

L' Anac sul caso D' Agostino e quella legge da cambiare

Riccardo DeglInnocenti, Dura lex sed lex, è il primo commento che viene da fare anche se con rammarico alla sentenza dell' ANAC sulla presidenza di Zeno D' Agostino. Come del resto a quella su Luigi Merlo, tanto per sgombrare subito il campo da posizioni da derby sinistra -destra o pubblico - privato. legge 39/2013 (Disposizioni in materia di inconferibilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e gli enti privati in controllo pubblico) è la manifestazione della preoccupazione dello Stato e quindi della società circa la frizione di interessi in capo a persone che si alternano in ruoli pubblici e privati. Una preoccupazione che possiamo assumere fondata e degna di motivazione. Sotto questo profilo la Presidenza di un' Autorità di sistema portuale è uno dei campi per eccellenza in cui si esercita questa frizione e che richiede profili di governance altissimi per mantenere gli equilibri e la giusta direzione nel combinare interesse pubblico e privato nel rispetto delle norme ma favorendone la fertile combinazione che sta alla base del modello landlord della portualità italiana. Del resto è soprattutto in questo senso che la Presidenza di D' Agostino si è guadagnato i meriti di una condotta con alto profilo di grand commis con vivo e costante senso della responsabilità pubblica, unita a una competenza strategica e manageriale degna del migliore industrialismo, che sa anche coniugare gli interessi del capitale con quelli del lavoro. Tuttavia la legge c' è e c' era, direi abbastanza chiara nei suoi requisiti, fatto salvo il diverso avviso di giuristi e avvocati. E allora perché invece di alzare polveroni di critica anche se motivata da sincera preoccupazione per le sorti di beni pubblici come il porto di Trieste e la reputazione del suo Presidente, in cui si mette dentro di tutto, burocrazia, codice degli appalti, protagonismo dei magistrati, agguati politici ecc., i nostri politici non corrono a cambiare la norma? Liberando i magistrati dall' obbligo di interpretarla? » I' occasione per riflettere sul senso della legge, che richiama il famoso detto sulla moglie di Cesare, che non importa se sia colpevole perché non deve essere neanche toccata dal sospetto. Il legislatore in altre parole stabilisce un vallo di alcuni anni tra i diversi incarichi per escludere il fumus, a prescindere dall' arrosto. Tenuto conto peraltro che se è vero che gli atti restano validi almeno nel presente caso di D' Agostino da quanto il ministero avrebbe dichiarato, allora l' arrosto non ci sarebbe proprio. Occorre allora giungere a una modifica legislativa che accordi la preoccupazione, la vigilanza, ma faccia salva la presunzione che ci può essere fumo anche senza arrosto. Visto che quando le nomine sono avvenute la legge era in vigore e nota a tutti, probabilmente invece che fare finta di niente su un rischio giudiziario di tale portata, sarebbe valsa invece la pena di sollevare in via preventiva pubblicamente il caso. Questo anche per il futuro, visto che si sta cercando di correre ai ripari del caso di D' Agostino ma non della legge.



La disubbidienza di Trieste contro l'ottusità burocratica

La mobilitazione sociale in difesa del presidente dell' Autorità portuale di Trieste ha qualcosa di straordinario. Che ci racconta come in Italia non tutti, per fortuna, si siano rassegnati a vivere sotto le angherie di una burocrazia ottusa. La storia è nota: Zeno D' Agostino, uno dei migliori manager pubblici sulla piazza e tra i maggiori esperti di logistica portuale in Europa, viene destituito dalla sua carica di presidente del **Porto** di Trieste per un cavillo giuridico scovato dall' Anac, l' inflessibile autorità nazionale anticorruzione. All' atto della nomina, avvenuta quattro anni fa, D' Agostino era infatti già presidente di una società partecipata dal **Porto** stesso (Trieste Terminal Passeggeri), cui era stato nominato in virtù del suo precedente ruolo di commissario. Nell' ammasso di leggi che sommergono l' Italia c' era tuttavia un codicillo che, guarda caso, vietava tale nomina. Che poi la presidenza della società partecipata fosse senza deleghe operative e del tutto gratuita, e che tale carica fosse ben nota agli innumerevoli organismi statali che approvano senza eccepire la nomina di D' Agostino al **Porto**, interessa ovviamente poco ai funzionari Anac. I quali non solo destituiscono d' imperio il presidente, ma gettano un' ombra di incertezza sugli atti deliberati nei quattro anni del suo intenso mandato. Zeno D' Agostino ha infatti fornito una spinta prodigiosa all' attività portuale di Trieste, facendolo diventare primo per traffico merci in Italia e nella top ten in Europa. Non solo. D' Agostino trasforma le strutture portuali di una città in declino in un potente volano di sviluppo e rinascita urbana. La sua idea è che un **porto** non è altro che lo snodo fra territorio ed economia globale, la cui funzione, oltre a fornire buoni servizi di trasporto alle imprese locali, è diventare attrattore di investimenti esteri e leva per l' innovazione. Che è quanto puntualmente avvenuto a Trieste. All' Anac tutto questo non interessa. Né ovviamente si pensa di proporre soluzioni ragionevoli, come la richiesta di motivare l' incompatibilità o chiedere le dimissioni dalla società partecipata. Il formalismo giuridico diventa l' arma perfetta per bloccare un manager pubblico il cui attivismo ha evidentemente pestato i piedi a qualcuno. Ma questa volta la comunità locale si ribella e inizia una mobilitazione a favore di D' Agostino che, a partire dai lavoratori portuali, coinvolge poi imprese, soggetti sociali, forze politiche, livelli istituzionali. La disubbidienza civile dei triestini contro un asfissiante sistema burocratico e centralistico segna una discontinuità di cui anche la politica romana, impegnata in fantasmagorici piani di rinascita nazionale, dovrà tenere conto. Semplificare il sistema normativo, riformare la giustizia e portare più poteri vicini ai territori è condizione per far crescere una classe dirigente capace e dare respiro a un' economia che, più ancora del Coronavirus, sta soffocando sotto il peso di leggi assurde. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Manageritalia Fvg: "Politica risolva situazione Porto Trieste"

"A Trieste stiamo vivendo un momento surreale nel bel mezzo di una crisi epocale. Non è pensabile che un bravo manager come il dottor Zeno D'Agostino, che tutti riconoscono abbia rilanciato il porto e creato sviluppo e occupazione, venga destituito per una circostanza kafkiana. Si tratta in altre parole dell'applicazione da parte dell'Anac, a seguito di un esposto, di una normativa di cui la stessa Anac dice di aver più volte segnalato la criticità a governo e Parlamento, che non sono intervenuti". Così Sandro Caporale, presidente di Manageritalia Friuli Venezia Giulia, inquadra il difficile momento che la città sta vivendo. "Non è pensabile -continua Caporale- che, sebbene da parte di tutti sia riconosciuta la bontà e onestà dell'operato di Zeno D'Agostino alla guida dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, succeda quello che tutta la città e il territorio stanno vivendo con forte preoccupazione. Rischiamo, proprio in un momento difficilissimo a livello economico, di mettere a repentaglio quanto di buono è stato fatto e di precluderne gli evidenti sviluppi futuri". "La politica ad ogni livello -chiude Caporale- si assuma le sue responsabilità e risolva un caso che non ha nulla di sbagliato, ma è figlio dell'incapacità del Paese di avere un sistema legislativo e amministrativo, una burocrazia, che favorisca, con una legalità vera, l'attività economica e sociale. Ed è impensabile che, poiché la sentenza contiene elementi di retroattività, si possa anche solo ipotizzare che, in mancanza di interventi amministrativi ad hoc, tutta l'attività portuale di questi ultimi anni rischi di essere nulla". RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.



Manageritalia Fvg: "Politica risolva situazione Porto Trieste"

Trieste, 12 giu. (Adnkronos/Labitalia) - "A Trieste stiamo vivendo un momento surreale nel bel mezzo di una crisi epocale. Non è pensabile che un bravo manager come il dottor Zeno D' Agostino, che tutti riconoscono abbia rilanciato il porto e creato sviluppo e occupazione, venga destituito per una circostanza kafkiana. Si tratta in altre parole dell' applicazione da parte dell' Anac, a seguito di un esposto, di una normativa di cui la stessa Anac dice di aver più volte segnalato la criticità a governo e Parlamento, che non sono intervenuti". Così Sandro Caporale, presidente di Manageritalia Friuli Venezia Giulia, inquadra il difficile momento che la città sta vivendo. "Non è pensabile - continua Caporale- che, sebbene da parte di tutti sia riconosciuta la bontà e onestà dell' operato di Zeno D' Agostino alla guida dell' Autorità di **sistema portuale** del **Mare Adriatico orientale**, succeda quello che tutta la città e il territorio stanno vivendo con forte preoccupazione. Rischiamo, proprio in un momento difficilissimo a livello economico, di mettere a repentaglio quanto di buono è stato fatto e di precluderne gli evidenti sviluppi futuri". "La politica ad ogni livello -chiude Caporale- si assuma le sue responsabilità e risolva un caso che non ha nulla di sbagliato, ma è figlio dell' incapacità del Paese di avere un **sistema** legislativo e amministrativo, una burocrazia, che favorisca, con una legalità vera, l' attività economica e sociale. Ed è impensabile che, poiché la sentenza contiene elementi di retroattività, si possa anche solo ipotizzare che, in mancanza di interventi amministrativi ad hoc, tutta l' attività **portuale** di questi ultimi anni rischi di essere nulla".



Commissario Sommariva: "Il porto va avanti, ma preoccupazione per l'immagine del sistema all'estero"

Approvazione rendiconto generale 2019 e nuova prospettiva strategica per Monfalcone. TRIESTE Approvato all'unanimità con un avanzo di amministrazione di 9,9 milioni di euro il rendiconto generale per l'anno 2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, durante la riunione del Comitato di Gestione svoltasi oggi alla Torre del Lloyd. Il patrimonio netto non vincolato supera i 120 milioni di euro. Nel contesto degli aspetti positivi della gestione, va rilevato che l'indicatore annuale della tempestività dei pagamenti dell'Amministrazione, ha registrato nel 2019 un dato medio pari a -16,5 giorni rispetto alle previste scadenze contrattuali. La seduta odierna è stata guidata dal Commissario straordinario, Mario Sommariva che sta garantendo la continuità nella gestione degli atti dell'Authority giuliana. "La parte amministrativa non ha subito rallentamenti ha dichiarato Sommariva - ma siamo molto preoccupati per la reputazione del nostro sistema all'estero. E' difficile spiegare ai partner stranieri cosa è successo al vertice del porto di Trieste. Non c'è un danno di immagine solo di una persona, ma di una città, di un porto, di una comunità, di un Paese. Un

danno enorme che potrebbe avere conseguenze pesanti sulla società e sull'economia, se il problema non si risolve tempestivamente. Il Comitato ha inoltre approvato due importanti provvedimenti per il porto di Monfalcone. Il primo riguarda la modifica del regolamento delle operazioni portuali. Viene istituita per la prima volta nel porto di Monfalcone la figura del terminalista, che permetterà di prevedere lo sviluppo di investimenti privati e un utilizzo più razionale delle aree portuali, ad oggi frammentate in piccole aree gestite con scadenze differenziate. Il secondo provvedimento, introduce invece, una nuova disciplina per le soste temporanee, incentivando la rotazione dell'utilizzo delle aree in banchina. A margine della seduta, Sommariva si è soffermato anche sull'emergenza legata al Covid: Le sfide che ci attendono nel secondo semestre dell'anno, saranno incentrate sul mantenimento e la salvaguardia degli elevati standard di servizio e sicurezza nei porti di Trieste e Monfalcone che hanno risposto alla pandemia con encomiabile resilienza e con la fattiva collaborazione di tutti: istituzioni, imprese e lavoratori.



AdSP Adriatico Orientale: approvato rendiconto generale 2019 con un avanzo di 9,9 mln

(FERPRESS) - Trieste, 12 GIU - Approvato all' unanimità con un avanzo di amministrazione di 9,9 milioni di euro il rendiconto generale per l' anno 2019 dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, durante la riunione del Comitato di Gestione svoltasi ieri alla Torre del Lloyd. Il patrimonio netto non vincolato supera i 120 milioni di euro. Nel contesto degli aspetti positivi della gestione, va rilevato che l' indicatore annuale della tempestività dei pagamenti dell' Amministrazione, ha registrato nel 2019 un dato medio pari a -16,5 giorni rispetto alle previste scadenze contrattuali. La seduta è stata guidata dal Commissario straordinario, Mario Sommariva che sta garantendo la continuità nella gestione degli atti dell' Authority giuliana. "La parte amministrativa non ha subito rallentamenti - ha dichiarato Sommariva - ma siamo molto preoccupati per la reputazione del nostro **sistema** all' estero. E' difficile spiegare ai partner stranieri cosa è successo al vertice del porto di Trieste. Non c' è un danno di immagine solo di una persona, ma di una città, di un porto, di una comunità, di un Paese. Un danno enorme che potrebbe avere conseguenze pesanti sulla società e sull' economia, se il problema non si risolve tempestivamente". Il Comitato ha inoltre approvato due importanti provvedimenti per il porto di Monfalcone. Il primo riguarda la modifica del regolamento delle operazioni portuali. Viene istituita per la prima volta nel porto di Monfalcone la figura del terminalista, che permetterà di prevedere lo sviluppo di investimenti privati e un utilizzo più razionale delle aree portuali, ad oggi frammentate in piccole aree gestite con scadenze differenziate. Il secondo provvedimento, introduce invece, una nuova disciplina per le soste temporanee, incentivando la rotazione dell' utilizzo delle aree in banchina. A margine della seduta, Sommariva si è soffermato anche sull' emergenza legata al Covid: "Le sfide che ci attendono nel secondo semestre dell' anno, saranno incentrate sul mantenimento e la salvaguardia degli elevati standard di servizio e sicurezza nei porti di Trieste e Monfalcone che hanno risposto alla pandemia con encomiabile resilienza e con la fattiva collaborazione di tutti: istituzioni, imprese e lavoratori".



AdSP MAO/COMITATO DI GESTIONE: APPROVAZIONE RENDICONTO GENERALE 2019 E NUOVA PROSPETTIVA STRATEGICA PER MONFALCONE

Trieste - Approvato all' unanimità con un avanzo di amministrazione di 9,9 milioni di euro il rendiconto generale per l' anno 2019 dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, durante la riunione del Comitato di Gestione svoltasi oggi alla Torre del Lloyd. Il patrimonio netto non vincolato supera i 120 milioni di euro. Nel contesto degli aspetti positivi della gestione, va rilevato che l' indicatore annuale della tempestività dei pagamenti dell' Amministrazione, ha registrato nel 2019 un dato medio pari a -16,5 giorni rispetto alle previste scadenze contrattuali. La seduta odierna è stata guidata dal Commissario straordinario, Mario Sommariva che sta garantendo la continuità nella gestione degli atti dell' Authority giuliana. "La parte amministrativa non ha subito rallentamenti - ha dichiarato Sommariva - ma siamo molto preoccupati per la reputazione del nostro **sistema** all' estero. E' difficile spiegare ai partner stranieri cosa è successo al vertice del porto di Trieste. Non c' è un danno di immagine solo di una persona, ma di una città, di un porto, di una comunità, di un Paese. Un danno enorme che potrebbe avere conseguenze pesanti sulla società e sull' economia, se il problema non si risolve tempestivamente'. Il Comitato ha inoltre approvato due importanti provvedimenti per il porto di Monfalcone.

Il primo riguarda la modifica del regolamento delle operazioni portuali. Viene istituita per la prima volta nel porto di Monfalcone la figura del terminalista, che permetterà di prevedere lo sviluppo di investimenti privati e un utilizzo più razionale delle aree portuali, ad oggi frammentate in piccole aree gestite con scadenze differenziate. Il secondo provvedimento, introduce invece, una nuova disciplina per le soste temporanee, incentivando la rotazione dell' utilizzo delle aree in banchina. A margine della seduta, Sommariva si è soffermato anche sull' emergenza legata al Covid: 'Le sfide che ci attendono nel secondo semestre dell' anno, saranno incentrate sul mantenimento e la salvaguardia degli elevati standard di servizio e sicurezza nei porti di Trieste e Monfalcone che hanno risposto alla pandemia con encomiabile resilienza e con la fattiva collaborazione di tutti: istituzioni, imprese e lavoratori'.



Il Comitato di gestione dell' AdSP del Mare Adriatico Orientale ha approvato il rendiconto generale 2019

Nel porto di Monfalcone è stata istituita la figura del terminalista Il Comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** ha approvato ieri all' unanimità il rendiconto generale 2019 dell' ente che presenta un avanzo di amministrazione di 9,9 milioni di euro. Il patrimonio netto non vincolato supera i 120 milioni di euro. Comunicando l' avvenuta approvazione del rendiconto, l' authority **portuale** ha sottolineato che nel contesto degli aspetti positivi della gestione va rilevato che l' indicatore annuale della tempestività dei pagamenti dell' amministrazione ha registrato nel 2019 un dato medio pari a -16,5 giorni rispetto alle previste scadenze contrattuali. In occasione dell' approvazione del rendiconto generale, e riferendosi alla recente delibera dell' **Autorità Nazionale Anticorruzione** che ha dichiarato Zeno D' Agostino decaduto dalla carica di presidente dell' **AdSP dell' Adriatico Orientale** in quanto la carica sarebbe stata inconfiribile per il precedente incarico di D' Agostino alla presidenza della Trieste Terminal Passeggeri (del 5 e 8 2020), Mario Sommariva, che a seguito degli effetti della delibera è stato nominato commissario straordinario dell' authority **portuale**, ha specificato che «la parte amministrativa non ha subito rallentamenti, ma - ha aggiunto - siamo molto preoccupati per la reputazione del nostro **sistema** all' estero. È - ha evidenziato Sommariva - difficile spiegare ai partner stranieri cosa è successo al vertice del porto di Trieste. Non c' è un danno di immagine solo di una persona, ma di una città, di un porto, di una comunità, di un Paese. Un danno enorme che potrebbe avere conseguenze pesanti sulla società e sull' economia, se il problema non si risolve tempestivamente». Nella seduta di ieri il Comitato di gestione ha approvato anche due provvedimenti per il porto di Monfalcone. Il primo riguarda la modifica del regolamento delle operazioni portuali: viene istituita per la prima volta nel porto di Monfalcone la figura del terminalista, che - ha sottolineato l' **AdSP** - permetterà di prevedere lo sviluppo di investimenti privati e un utilizzo più razionale delle aree portuali, ad oggi frammentate in piccole aree gestite con scadenze differenziate. Il secondo provvedimento introduce invece una nuova disciplina per le soste temporanee, incentivando la rotazione dell' utilizzo delle aree in banchina. A margine della seduta, Sommariva si è soffermato anche sull' emergenza legata al Covid-19: «le sfide che ci attendono nel secondo semestre dell' anno - ha spiegato - saranno incentrate sul mantenimento e la salvaguardia degli elevati standard di servizio e sicurezza nei porti di Trieste e Monfalcone che hanno risposto alla pandemia con encomiabile resilienza e con la fattiva collaborazione di tutti: istituzioni, imprese e lavoratori».



Trieste: rendiconto con avanzo 9,9 mln. Caso D'Agostino: Danno enorme. Domani, ore 12: Piazza Unità d'Italia

Redazione

Trieste - Alla vigilia della manifestazione, organizzata per domani alle 12 dal Comitato 'Zeno Presidente' in Piazza Unità d'Italia, nel cuore di Trieste, l'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Orientale ha approvato all'unanimità con un avanzo di amministrazione di 9,9 milioni di euro e un patrimonio netto non vincolato di oltre 120 milioni di euro il rendiconto generale per l'anno 2019 dell'Authority. Nel contesto degli aspetti positivi della gestione, il Comitato di Gestione dell'ente segnala che l'indicatore annuale della tempestività dei pagamenti dell'Amministrazione ha registrato nel 2019 un dato medio pari a -16,5 giorni rispetto alle previste scadenze contrattuali. 'La parte amministrativa non ha subito rallentamenti - ha dichiarato il commissario straordinario Mario Sommariva, ma siamo molto preoccupati per la reputazione del nostro sistema all'estero. E' difficile spiegare ai partner stranieri cosa è successo al vertice del porto di Trieste. Non c'è un danno di immagine solo di una persona, ma di una città, di un porto, di una comunità, di un Paese. Un danno enorme che potrebbe avere conseguenze pesanti sulla società e sull'economia, se il problema non si risolve tempestivamente'. Come noto, Sommariva ha commentato la sentenza dell'Anac che ha dichiarato decaduto Zeno D'Agostino dalla carica di presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale in quanto incompatibile con la carica di presidente della società Trieste Terminal Passeggeri, società di cui il porto giuliano detiene il 40% delle quote. Sentenza contro la quale D'Agostino e l'AdSP - difesi da un team di avvocati del calibro di Guido Alpa, Francesco Munari, Federico Tedeschini e Luca Di Donna - hanno presentato ricorso al TAR del Lazio. Il Comitato ha inoltre approvato due importanti provvedimenti per il porto di Monfalcone. Il primo riguarda la modifica del regolamento delle operazioni portuali. Viene istituita per la prima volta nel porto di Monfalcone la figura del terminalista, che permetterà di prevedere lo sviluppo di investimenti privati e un utilizzo più razionale delle aree portuali, ad oggi frammentate in piccole aree gestite con scadenze differenziate. Il secondo provvedimento introduce invece una nuova disciplina per le soste temporanee, incentivando la rotazione dell'utilizzo delle aree in banchina. A margine della seduta, Sommariva si è soffermato anche sull'emergenza legata al Covid: 'Le sfide che ci attendono nel secondo semestre dell'anno, saranno incentrate sul mantenimento e la salvaguardia degli elevati standard di servizio e sicurezza nei porti di Trieste e Monfalcone che hanno risposto alla pandemia con encomiabile resilienza e con la fattiva collaborazione di tutti: istituzioni, imprese e lavoratori'.



Guardia costiera: Vitale nuovo direttore Fvg, saluto a Trieste

(ANSA) - **TRIESTE**, 12 GIU - Passaggio di consegne oggi alla Direzione Marittima del Friuli Venezia Giulia: dopo più di quattro anni di comando, il Contrammiraglio Luca Sancilio lascia **Trieste**, sostituito dal Capitano di Vascello, Vincenzo Vitale. Alla cerimonia militare, che si è svolta in forma ristretta a causa dell' emergenza coronavirus, ha partecipato anche il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di **porto** - Guardia Costiera, ammiraglio ispettore capo, Giovanni Pettorino. Tra i ruoli delle Capitanerie di **porto**, ha ricordato Pettorino parlando con i giornalisti prima dell' inizio della cerimonia, c' è quello di accompagnare le attività marittime e portuali del Paese. "Il **Porto** di **Trieste** - ha osservato - negli ultimi tempi ha avuto un grande sviluppo, si è aperto a un respiro internazionale e ha posto le basi per una capacità di ulteriore sviluppo. Questo deve essere motivo di orgoglio per tutto il territorio. A questa grande opera, portata avanti dall' Autorità di Sistema portuale, ha partecipato anche la Capitaneria di **Porto**". (ANSA).



via libera dal comitato dell' authority

Un piano dei rifiuti per il porto Si punta a un "gestore unico"

«Ci sarà una gara - avverte Cisint - con una figura che porterà benefici sia alla tutela ambientale che alle tariffe». Il sostegno del sindaco a D' Agostino

Giulio Garau Non soltanto l' avvio del nuovo piano di sviluppo dello scalo di Monfalcone, il Comitato portuale di giovedì scorso ha anche varato il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico nell' ambito di Portorosega: si profila l' arrivo di un gestore unico nello scalo. Un vertice di assoluto rilievo quella dei giorni scorsi in cui si è affrontato anche il ruolo di rappresentanza del Comune di Monfalcone nell' organo di gestione dell' **Autorità di sistema** che lavora per lo sviluppo di Portorosega. A confermarlo la stessa sindaco di Monfalcone, Anna Cisint che accoglie con grande favore sia l' accelerata dello scalo, sul fronte delle concessioni e della gestione delle aree, che l' approvazione del nuovo piano di raccolta. «Grazie a questo atto in sinergia con il piano di gestione dei rifiuti per il porto di Trieste - spiega Cisint - approvato nel dicembre 2019, l' **Autorità di sistema** potrà indire una gara per un gestore unico dell' intero ambito contribuendo alla modernizzazione della gestione complessiva dell' impianto portuale, con benefici sia per la tutela ambientale che per la tariffazione che sarà premiante per l' utenza che applicherà una corretta gestione di raccolta differenziata».

Ma ci sono stati anche momenti "particolari" durante la riunione specialmente quando è stato sottolineato dal commissario straordinario dell' **Autorità di sistema** Mario Sommariva che molti dei provvedimenti che si stava per varare sono frutto del lavopro del presidente Zeno D' Agostino che è stato fatto decadere dall' Anac. «Ho espresso in maniera forte e chiara la mia vicinanza a Zeno D' Agostino - ribadisce il sindaco - e questo perchè noi abbiamo sempre bisogno di persone brave come lui. Ha dimostrato di saperci fare, ha fatto molte cose e vogliamo che continui». Particolarmente soddisfatto il sindaco sul nuovo regolamento per l' utilizzo delle banchine. «Non era più possibile assistere allo spettacolo delle navi in rada in attesa di entrare. C' è un danno economico rilevante a causa di queste soste forzate». Tra la redistribuzione degli spazi su banchine, aree e piazzali si profilano mesi di discussione fino all' autunno in porto. «Ma ci sono molte altre cose in piedi - ricorda il sindaco - dal piano regolatore che dovremmo confrontare con quello del porto e arrivare alle intese sino all' escavo e alle infrastrutture». Un punto quest' ultimo su cui il sindaco insiste molto. «Penso soprattutto all' implementazione e al potenziamento del **sistema ferroviario**». Cisint su questo fronte è serena, i fondi arriveranno da investimenti dell' Authority oltre che dalle tasse portuali che «come da accordi resteranno a Monfalcone». Il Comune infine intende coinvolgere l' **Autorità di sistema** nel progetto europeo di Smooth port che Monfalcone sta preparando assieme ai porti di Amburgo, Livorno e Saint' Nazaire. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ferry boat, si contano tutti i passeggeri all'imbarco

VENEZIA Da oggi, dopo le disposizioni sulla riduzione della capienza delle unità minori della flotta Actv, si conteranno anche i passeggeri sui ferry boat. La Capitaneria di Porto ha richiesto all'azienda di trasporto un maggior ordine all'imbarco di pedoni, ciclisti e automobilisti a San Nicolò e al Tronchetto. E se in un primo momento sembrava che anche i passeggeri delle auto dovessero scendere prima di arrivare alla biglietteria, per imbarcarsi a piedi, andando a vidimare l'Imob davanti alla sbarra di accesso al traghetto, dopo un chiarimento con gli enti preposti è stato stabilito che non sarà più necessario. Dunque l'imbarco dei viaggiatori in auto sarà per tutti con l'auto, fatto salvo il divieto, per ragioni di sicurezza, di rimanere nella vettura durante la navigazione. Anche per il conducente del mezzo, che dovrà salire sul ponte come tutti gli altri passeggeri. In ogni caso pedoni e ciclisti (che dovranno avere le bici a mano), dopo aver fatto il biglietto dovranno disporsi ordinatamente lungo il canale della Colombuola al Tronchetto, mentre al Lido si sistemeranno nell'area sud degli impianti, cioè di fronte al poligono di tiro lato marciapiede sulla laguna. E dovranno essere comunque imbarcati e sbarcati prima delle auto, per evitare la commistione del traffico. Il personale di bordo, in questo modo, riuscirà più facilmente a contare il numero di persone che salgono sulla motozattera attraverso un'apposita app, numero che dovrà essere trascritto sul giornale di bordo del comandante in ogni corsa. E così sul Lido di Venezia potranno salire al massimo 535 persone, tre in meno sul San Nicolò e sul Metamauco, 499 sul Marco Polo, 237 sull'Ammiana. Oggi sarà il primo vero test per capire quanto disciplinati saranno i viaggiatori, dopo le scene da assalto delle settimane precedenti, che avevano fatto temere la possibilità di contagi durante il maxiassembramento che precede abitualmente dell'imbarco nei giorni di sabato e domenica. Soprattutto per la presenza massiccia dei cicloturisti che stanno prendendo d'assalto il Lido e Pellestrina.

Raffaella Vittadello



VADO: ampliato il trasporto su rotaia

Manovre nel porto accordo per limitare l'impatto acustico

Accordo per contenere le emissioni rumorose e per lo sviluppo del nuovo **sistema** intermodale nel porto di Vado. E' quanto emerge da un incontro tenutosi in queste ore tra il presidente dell' **Autorità portuale** di **sistema** Paolo Emilio Signorini e il sindaco di Bergeggi Roberto Arboscello. Questi interventi sono richiesti anche dal sindaco di Vado Monica Giuliano. Presenti anche i vertici di Apm Paolo Cornetto e di Vado interporto è stato siglato un accordo che prevede, in una prima fase, l' utilizzo del nuovo fascio di binari situato nelle aree dell' interporto Vio per svolgere una parte delle manovre ferroviarie in modo da limitare l' utilizzo del terrapieno sud, la cui maggiore vicinanza all' abitato, ha determinato rimostranze. Ma non è tutto perché l' **Autorità portuale** di **Sistema** ha deciso di intervenire per ultimare la connessione delle rampe di accesso al terminal ferroviario retroportuale e di dare attuazione a interventi infrastrutturali di lieve entità, necessari per poter effettuare in loco le operazioni di carico - scarico dei treni, con una notevole diminuzione dell' impatto acustico. L' impianto è già stato dotato delle barriere fonoassorbenti per contenere le emissioni rumorose conseguenti alla movimentazione dei container a protezione dell' abitato di Porto Vado. «Grazie a questi interventi - ha sottolineato il presidente Signorini - si renderà operativo il nuovo **sistema** intermodale del porto di Vado Ligure e si amplierà il trasporto su rotaia riducendo l' impatto di quello su gomma».A.A.M. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Porto di Vado, accordo per limitare le emissioni acustiche

C'è un accordo tra le istituzioni locali per attuare una serie di interventi per contenere le emissioni rumorose causate dalle operazioni portuali nel **porto di Vado**. L'accordo è stato siglato ieri tra il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini e il sindaco di Bergeggi, Roberto Arboscello. Gli interventi erano stati richiesti anche dal sindaco vadese Monica Giuliano. L'intesa prevede in una prima fase l'utilizzo del nuovo fascio di binari situato nelle aree dell'interporto Vio per svolgere una parte delle manovre ferroviarie, in modo da limitare l'utilizzo del Terrapieno Sud, la cui maggiore vicinanza all'abitato ha determinato rimostranze. Inoltre, l'AdSP ha deciso di intervenire per ultimare la connessione delle rampe di accesso al terminal ferroviario retroportuale e di dare attuazione a interventi infrastrutturali di lieve entità necessari per poter effettuare in loco le operazioni di carico/scarico dei treni, con una notevole diminuzione dell'impatto acustico. L'impianto, è già dotato delle barriere fonoassorbenti necessarie per contenere le emissioni rumorose conseguenti alla movimentazione dei container, a protezione dell'abitato di **Porto Vado**.

Come sottolineato dal presidente Signorini, grazie a questi interventi, che saranno completati entro l'inizio dell'autunno, si renderà pienamente operativo il nuovo sistema intermodale del **porto di Vado** Ligure, potenziato anche grazie al cofinanziamento della Commissione Europea tramite il progetto Vamp Up, e sarà possibile inoltrare su ferrovia una cospicua quota del traffico della nuova piattaforma, riducendo l'impatto del trasporto su gomma.



Vado Ligure, operazioni portuali - Siglato un accordo anti inquinamento acustico

12 Jun, 2020 SAVONA - Approccio sinergico alle problematiche legate alle emissioni rumorose causate dalle aree portuali - E' questa la visione con cui l'Autorità di Sistema portuale del Mare Ligure Occidentale ha incontrato il sindaco di Bergeggi, Roberto Arboscello, per affrontare e risolvere il problema delle emissioni rumorose causate dalle operazioni portuali. Al vaglio durante l'incontro i possibili interventi per il contenimento delle emissioni, a sollecitare la situazione anche il sindaco di **Vado** Ligure Monica Giuliano. Hanno preso parte alla riunione Paolo Cornetto, amministratore delegato di APM Terminals Italia e i vertici di **Vado** Interporto. La riunione ha visto la sottoscrizione dell'accordo che prevede in una prima fase l'utilizzo del nuovo fascio di binari situato nelle aree dell'interporto VIO per svolgere una parte della manovre ferroviarie, in modo da limitare l'utilizzo del Terrapieno Sud, la cui maggiore vicinanza all'abitato ha determinato rimostranze. Inoltre, l'AdSP ha deciso di intervenire per ultimare la connessione delle rampe di accesso al terminal ferroviario retroportuale e di dare attuazione a interventi infrastrutturali di lieve entità necessari per poter effettuare in loco le operazioni di carico/scarico dei treni, con una notevole diminuzione dell'impatto acustico. L'impianto, è già dotato delle barriere fonoassorbenti necessarie per contenere le emissioni rumorose conseguenti alla movimentazione dei container, a protezione dell'abitato di **Porto Vado**. Come sottolineato dal presidente Signorini, grazie a questi interventi, che saranno completati entro l'inizio dell'autunno, si renderà pienamente operativo il nuovo sistema intermodale del **porto** di **Vado** Ligure, potenziato anche grazie al cofinanziamento della Commissione Europea tramite il progetto Vamp Up, e sarà possibile inoltrare su ferrovia una cospicua quota del traffico della nuova piattaforma, riducendo l'impatto del trasporto su gomma.



Il Nautilus

Savona, Vado

Porto di Vado: contenimento rumore e sviluppo intermodale

Si è svolto un positivo incontro tra il presidente dell' ADSP Paolo Emilio Signorini e il sindaco Bergeggi, Roberto Arboscello, per la discussione dei possibili interventi per il contenimento delle emissioni rumorose causate dalle operazioni portuali nel **porto di Vado**, richiesti anche dal sindaco vadese Monica Giuliano. Nel corso della riunione, che ha visto presenti anche i vertici di APM, Paolo Cornetto, e di **Vado Interporto**, è stato siglato un accordo che prevede in una prima fase l' utilizzo del nuovo fascio di binari situato nelle aree dell' interporto VIO per svolgere una parte della manovre ferroviarie, in modo da limitare l' utilizzo del Terrapieno Sud, la cui maggiore vicinanza all' abitato ha determinato rimostranze. Inoltre, l' AdSP ha deciso di intervenire per ultimare la connessione delle rampe di accesso al terminal ferroviario retroportuale e di dare attuazione a interventi infrastrutturali di lieve entità necessari per poter effettuare in loco le operazioni di carico/scarico dei treni, con una notevole diminuzione dell' impatto acustico. L' impianto, è già dotato delle barriere fonoassorbenti necessarie per contenere le emissioni rumorose conseguenti alla movimentazione dei container, a protezione dell' abitato di **Porto Vado**. Come sottolineato dal presidente Signorini, grazie a questi interventi, che saranno completati entro l' inizio dell' autunno, si renderà pienamente operativo il nuovo sistema intermodale del **porto di Vado** Ligure, potenziato anche grazie al cofinanziamento della Commissione Europea tramite il progetto Vamp Up, e sarà possibile inoltrare su ferrovia una cospicua quota del traffico della nuova piattaforma, riducendo l' impatto del trasporto su gomma.



Informazioni Marittime

Savona, Vado

Vado Ligure, intesa per ridurre la rumorosità del porto

Previsti interventi per consentire le manovre ferroviarie su binari più lontani dalle case

Con l'obiettivo di ridurre il rumore delle operazioni portuali di Vado Ligure, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini e il sindaco di Bergeggi, Roberto Arboscello hanno sottoscritto giovedì l'intesa che prevede una serie di interventi per consentire le manovre ferroviarie su fasce di binari più lontani dalle case. Nella prima fase per ridurre il rumore percepito, che ha sollevato le proteste degli abitanti, una parte delle manovre ferroviarie sarà effettuata utilizzando un nuovo fascio di binari situato nell'interporto VIO, in modo da ridurre l'utilizzo del Terrapieno sud che più vicino all'abitato. Inoltre l'Adsp interverrà per ultimare la connessione delle rampe di accesso al terminal ferroviario retroportuale e attuare piccoli interventi infrastrutturali necessari per effettuare in loco le operazioni di carico e scarico dei treni, con una notevole diminuzione dell'impatto acustico.



"Più risorse alle compagnie" Il decreto decisivo per il porto

Paita, Italia Viva: "Ho presentato emendamenti che possono aiutare i soci di Genova e Savona a superare questa fase critica. Ma serve la condivisione di tutte le forze, maggioranza e opposizione, per centrare il risultato"

di Massimo Minella È una partita che si gioca sul filo delle alleanze e del gioco di squadra. Perché solo un'azione allargata a tutte le forze politiche può garantire la conversione in legge del decreto Rilancio con misure dedicate al lavoro **portuale**. La situazione, su questo fronte, è davvero critica. L'emergenza-Covid ha amplificato uno scenario economico già di per sé non brillante e ha finito per colpire pesantemente i traffici portuali. Il calo è già evidente, con una prospettiva di giugno ancor più pesante. Ma il lavoro sta pagando un prezzo ancora più alto rispetto alla flessione delle merci. L'allarme lanciato dal console della Compagnia Unica Antonio Benvenuti evidenzia una situazione di difficoltà a cui è necessario porre rimedio. Il porto delle imprese, quello che da decenni sostiene la pace sociale e la crescita dell'economia, regge proprio in virtù dell'accordo fra capitale e lavoro. I terminalisti sanno di poter contare sulla Compagnia Unica per far fronte ai picchi di traffico e possono quindi operare con strutture più snelle, senza caricarsi di quei costi fissi che, se eccessivi, finirebbero per trascinarli a fondo. La Compagnia risponde con una formazione continua, per prepararsi alle specializzazioni che il porto richiede, e una flessibilità sull'arco di tutta la giornata, 365 giorni l'anno. Solo così il porto può reggere e sperare di riprendersi già da luglio, quando si dovrebbe invertire la rotta dei traffici e tornare a correre. Proprio per gestire questa fase, il decreto Rilancio aveva fissato in due milioni di euro il sostegno alle compagnie trasformato in articolo 17. Una misura insufficiente, alla luce delle maggiori criticità evidenziatesi negli ultimi due mesi e che saranno ancor più acute a giugno. E quindi? «Io ho presentato un emendamento sul lavoro **portuale** chiedendo di garantire cento euro per ogni minore giornata di lavoro fino a un massimo di 1,2 milioni - spiega Lella Paita, Italia Viva, che in commissione Trasporti racconta di condurre per ora in solitaria questa battaglia - Si è mosso anche Luca Pastorino (Leu, commissione Finanze n. d. r.) - Confido che possa diventare una battaglia di tutti, maggioranza e opposizione. Così sarebbe più facile centrare il risultato». Paita spiega che il suo emendamento, tecnicamente "segnalato" e quindi prioritario, propone una cifra aggiuntiva a quella già prevista dall'indennità di mancato avviamento per una quota massima di 1,2 milioni di euro da dividere due terzi per la Compagnia e un terzo per i lavoratori. «C'è un'attenzione particolare per Genova e la Liguria - spiega - Non è solo il Covid a tagliare il lavoro, ma anche una situazione infrastrutturale ormai insostenibile. Questo accumulo di situazioni critiche non ha fatto che acuire i problemi ed è quindi urgente trovare una soluzione in sede di conversione del decreto». Non solo le compagnie sono al centro dell'emendamento della parlamentare spezzina, ma anche le autorità di **sistema portuale**. Paita ha infatti chiesto di aumentare la dotazione da 6 a 70 milioni e di eliminare il limite all'utilizzo degli avanzi di amministrazione. Ma è il nodo del lavoro quello oggettivamente più difficile da sciogliere. Così la riflessione della parlamentare di Italia Viva va ancora alla necessità di far prevalere il gioco di squadra per centrare il risultato.



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

«Io mi auguro davvero che tutti quanti abbiamo la consapevolezza della questione che si sta affrontando - chiude Paita - Per questo mi sento di fare un appello a tutte quante le forze in campo, indistintamente, maggioranza e opposizione. Certo, mi rivolgo prioritariamente al Pd che nella discussione in Commissione Trasporti alla Camera ha sollevato dubbi rispetto a questa grave emergenza. Non devono prevalere logiche politiche, bisogna guardare alle proprie radici e battersi per il sostegno del lavoro nei porti». Per chiudere l'operazione mancano soltanto poche settimane e il tempo scorre sul doppio binario Genova-Roma. La capitale per la conversione in legge del decreto, Genova per arrivare a una soluzione entro il giugno, ultimo giorno utile per l'assemblea di bilancio della Culmv. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Banchero (Assagenti) denuncia la situazione di caos provocata dal degrado della rete autostradale che serve il porto di Genova

Dal crollo del Ponte Morandi - ha affermato - abbiamo sentito solo proclami, ma non è stato preso un provvedimento degno di questo nome nei confronti dei palesi responsabili. Il presidente dell'associazione degli agenti marittimi di **Genova**, Alberto Banchero, ha rinnovato la protesta per l'insostenibile situazione di congestionamento e blocco delle tratte autostradali che convergono sul capoluogo ligure che è determinata dai cantieri e dalle interruzioni al traffico attuate per far fronte alle sempre nuove problematiche delle infrastrutture riscontrate nel corso delle ispezioni. «La situazione - ha denunciato Banchero - sta peggiorando di giorno in giorno, ad ogni controllo emergono danni tali da dover chiudere delle tratte». «Perché - si chiede il presidente di Assagenti - questi controlli non sono stati fatti durante il periodo di lockdown, quando le autostrade erano semi deserte? Capisco il blocco dovuto ai vari decreti legge della Presidenza del Consiglio, ma - ha sottolineato - credo che avendo carattere di urgenza, si sarebbe potuto lavorare in deroga. I responsabili devono rendere conto di queste inadempienze e di anni di completa incuria!». Con le sue parole Banchero

boccia quindi l'esito del piano di monitoraggio e interventi sulle gallerie della rete autostradale ligure elaborato da Autostrade per l'Italia e presentato nei giorni scorsi, con cui l'azienda concessionaria di queste tratte in Liguria aveva annunciato un forte potenziamento del personale tecnico e delle maestranze impegnate nelle attività di controllo e manutenzione delle gallerie liguri nonché della disponibilità di mezzi tecnici, piano il cui obiettivo era di anticipare entro il 30 giugno il completamento degli interventi nelle gallerie e la conseguente riapertura dei tunnel. Esprimendo «indignazione e preoccupazione» per le ripercussioni che l'ormai cronico isolamento sta comportando sui traffici del **porto** di **Genova** e della regione, Banchero ha rilevato che, «forse, chi ci governa non se ne sta ancora rendendo conto, ma - ha evidenziato - la situazione ha superato il limite, quando si arriva al punto che i nostri dipendenti faticano a raggiungere il posto di lavoro e le merci non arrivano più in **porto**, il collasso è vicino». «La merce che non arriva in tempo in **porto** - ha ricordato il presidente di Assagenti - perde l'imbarco, va incontro ad extra costi e reclami, per quanto tempo gli esportatori italiani che, ricordiamolo, si stanno ripartendo faticosamente dopo il periodo pandemico, potranno sopportare questa situazione prima di cambiare **porto** di imbarco? E fino a quando le stesse compagnie di navigazione potranno continuare a scalare in un **porto** la cui fragilità infrastrutturale conclamata non garantisce il regolare afflusso di merci?». «Chi - si è chiesto ancora Banchero - ne deve rispondere di questa tempesta perfetta se non chi gestisce da anni queste infrastrutture e ha trasformato reiteratamente e senza scrupolo gli investimenti per manutenzione in utili?». «È arrivato il momento - ha concluso il presidente degli agenti marittimi genovesi - di dire basta a tutto questo e alle passerelle politiche a cui assistiamo ormai da quasi due anni, dalla disgrazia del crollo del Ponte Morandi ad oggi abbiamo sentito solo proclami, slogan, ma non è stato preso un provvedimento degno di questo nome nei confronti dei palesi responsabili!».



Banchero (Assagenti): Il collasso per il porto di Genova è vicino

La situazione della rete autostradale attorno a Genova sta peggiorando di giorno in giorno e anche Assagenti, l'associazione locale degli agenti marittimi, alza la voce: Ad ogni controllo emergono danni tali da dover chiudere delle tratte. Perché questi controlli non sono stati fatti durante il periodo di lockdown, quando le autostrade erano semi deserte? I responsabili devono rendere conto di queste inadempienze e di anni di completa incuria!. Il presidente dell'associazione, Alberto Banchero, parla di indignazione e preoccupazione per le ripercussioni che questo ormai cronico isolamento sta comportando sui traffici del nostro porto e della nostra regione. Forse chi ci governa non se ne sta ancora rendendo conto ma la situazione ha superato il limite, quando si arriva al punto che i nostri dipendenti faticano a raggiungere il posto di lavoro e le merci non arrivano più in porto, il collasso è vicino. Il numero uno di Assagenti ricorda che quando la merce non arriva in tempo in porto, perde l'imbarco, va incontro ad extra costi e reclami: Per quanto tempo gli esportatori italiani che, ricordiamolo, stanno ripartendo faticosamente dopo il periodo pandemico, potranno sopportare questa situazione prima di cambiare porto di imbarco? E fino a quando le stesse compagnie di navigazione potranno continuare a scalare in un porto la cui fragilità infrastrutturale conclamata non garantisce il regolare afflusso di merci?. Chi ne deve rispondere di questa tempesta perfetta se non chi gestisce da anni queste infrastrutture e ha trasformato reiteratamente e senza scrupolo gli investimenti per manutenzione in utili?. Banchero in conclusione dice: E' arrivato il momento di dire basta a tutto questo e alle passerelle politiche a cui assistiamo ormai da quasi due anni, dalla disgrazia del crollo del ponte Morandi ad oggi abbiamo sentito solo proclami, slogan, ma non è stata preso un provvedimento degno di questo nome nei confronti dei palesi responsabili!.



Città della Spezia

La Spezia

Ripascimenti a Le Grazie e Fezzano. Balenabilità ok in tutta la provincia

L' Autorità di sistema portuale ha approvato l' istanza presentata dal Comune di Porto Venere per i tre arenili delle frazioni. Arpal intanto certifica che le acque sono pulite in tutto il territorio spezzino.

Golfo dei Poeti - La Spiaggia del Monumento e la Spiaggia della Rotonda a Le Grazie, e la Spiaggia della Cavetta di Fezzano saranno oggetto di interventi stagionali di ripascimento. L' **Autorità di sistema portuale** ha infatti ricevuto nei giorni scorsi una istanza da parte del Comune di Porto Venere e ha rilasciato l' autorizzazione di competenza ai fini demaniali marittimi. Il Comune ha trasmesso ad Arpal la documentazione necessaria, ricevendo in risposta il parere favorevole con prescrizioni in merito all' utilizzo dei materiali indicati. E' di Arpal, a proposito, il nuovo aggiornamento sul monitoraggio delle acque di balneazione della Liguria. Ad oggi 12 giugno, sui 380 tratti in cui è stato suddiviso il litorale ligure per la stagione balneare 2020, 372 risultano conformi, sei non conformi (Spiaggia Libera Camporosso e Foce Torrente Nervia nel comune di Caporosso, Spiaggia Ghiaia, nel comune di Santa Margherita Ligure, Castello Genova, Mulino di Crevari nel comune di Genova, Molo Faro Verde nel comune di Arenzano) mentre per due tratti interni al porto di Rapallo vige l' interdizione e il divieto cautelativo di balneazione. Tutte le acque balneabili della provincia della Spezia risultano quindi di qualità conforme alla balneazione. Venerdì 12 giugno 2020 alle 18:20:30 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.



Porto, dopo il lockdown riprende il traffico al terminal traghetti. Mezzi tutti pieni

L' Autorità di via Antico Squero: «Auspichiamo che continui così»

Dopo un inizio 2020 molto negativo dal punto di vista dei traffici, l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale comunica che nelle ultime settimane si sono cominciati a vedere alcuni segnali positivi di ripresa del traffico di rotabili al Terminal Traghetti del porto di Ravenna, «il che fa ben sperare nell' uscita dal momento di crisi connesso all' emergenza sanitaria». La movimentazione degli approdi in queste prime settimane di giugno ha superato il riempimento medio del 2019 (421 rotabili nelle operazioni di sbarco / imbarco per ogni approdo) e i traghetti sono partiti lasciando a terra per overbooking fino a 64 semirimorchi. Questo, come sottolinea l' **Autorità** di via Antico Squero, è un segnale positivo. «Finalmente - si legge in una nota inviata alla stampa - dopo il brusco calo dei traffici registrato in pieno lockdown (da marzo la movimentazione dei rotabili ha avuto una flessione che è arrivata a superare il 40% rispetto allo stesso periodo del 2019), si intravede un' inversione di tendenza che auspichiamo sia confermata nei prossimi mesi».



Porto, dopo il lockdown riprende il traffico al terminal traghetti. Mezzi tutti pieni

L'Autorità di via Antico Squero, che gestisce il Terminal Traghetti del porto di Ravenna, comunica che nelle ultime settimane si sono cominciati a vedere alcuni segnali positivi di ripresa del traffico di rotabili al Terminal Traghetti del porto di Ravenna, «il che fa ben sperare nell' uscita dal momento di crisi connesso all' emergenza sanitaria». La movimentazione degli approdi in queste prime settimane di giugno ha superato il riempimento medio del 2019 (421 rotabili nelle operazioni di sbarco / imbarco per ogni approdo) e i traghetti sono partiti lasciando a terra per overbooking fino a 64 semirimorchi. Questo, come sottolinea l' **Autorità** di via Antico Squero, è un segnale positivo. «Finalmente - si legge in una nota inviata alla stampa - dopo il brusco calo dei traffici registrato in pieno lockdown (da marzo la movimentazione dei rotabili ha avuto una flessione che è arrivata a superare il 40% rispetto allo stesso periodo del 2019), si intravede un' inversione di tendenza che auspichiamo sia confermata nei prossimi mesi».



CARROZZERIA DA STEFANO
di Baricordi Stefano
EX MEANI E FORLANI
Via Pag. 11 - 48122 Ravenna
Tel./Fax 0544 423916
carrozzeriastefano@libero.it
www.carrozzeriastefano.it

Il Nautilus

Ravenna

SEGNALI DI RIPRESA DEL TRAFFICO TRAGHETTI NEL PORTO DI RAVENNA

Nelle ultime settimane si sono cominciati a vedere alcuni segnali positivi di ripresa del traffico di rotabili presso il Terminal Traghetti del **porto** di Ravenna che fa ben sperare nell'uscita dal momento di crisi connesso all'emergenza sanitaria. La movimentazione degli approdi in queste prime settimane di giugno ha infatti superato il riempimento medio del 2019 (421 rotabili nelle operazioni di sbarco / imbarco per ogni approdo) e, segnale altrettanto positivo, i traghetti sono partiti lasciando a terra per overbooking fino a 64 semirimorchi. Finalmente, dopo il brusco calo dei traffici registrato in pieno lockdown (da marzo la movimentazione dei rotabili ha avuto una flessione che è arrivata a superare il 40% rispetto allo stesso periodo del 2019), si intravede una inversione di tendenza che auspichiamo sia confermata nei prossimi mesi. Ricordiamo che il Terminal Traghetti, gestito da Alberto Bissi, occupa mediamente 70 addetti tra dipendenti e esterni ed è uno dei gate nazionali delle Autostrade del Mare (traffico combinato mare-gomma) che opera con i principali vettori marittimi come Grimaldi e Tirrenia e che ha movimentato nel 2019 oltre 75.000 semirimorchi sulla linea Ravenna-Brindisi-Catania, spostandoli dalla strada verso una modalità di trasporto sostenibile.



RAVENNA **TODAY**

Economia

12 novembre

Segnali di ripresa del traffico traghetti al porto

La movimentazione degli approdi in queste prime settimane di giugno ha infatti superato il riempimento medio del 2019

redazione
15 novembre 2020 10:52

Nelle ultime settimane si sono cominciati a vedere alcuni segnali positivi di ripresa del traffico di rotoli presso il Terminal Traghetti del porto di Ravenna, cosa che ha ben sperare nell'uscita dal momento di crisi causato all'emergenza sanitaria. La movimentazione degli approdi in queste prime settimane di giugno ha infatti superato il riempimento medio del 2019 (42 rotoli) nelle operazioni di sbarco (inbordo per ogni approdo) e, segnale altrettanto positivo, i traghetti sono partiti lasciando a terra per overbooking fino a 64 semitrattori.

"Finalmente, dopo il brusco crollo del traffico registrato in pieno lockdown, sta iniziando la movimentazione dei rotoli ha avuto una flessione che è arrivata a superare il 40% rispetto allo stesso periodo del 2019, si intravede una inversione di tendenza che anticipiamo con confidenza nei prossimi mesi" spiega dall'Autorità Portuale. Ricordando che il Terminal Traghetti, gestito da Alberto Bissi, occupa mediamente 70 addetti tra dipendenti e esterni ed è uno dei gate nazionali delle Autostrade del Mare (traffico combinato marittimo) che opera con i principali vettori marittimi come Grimaldi e Tirrenia e che ha movimentato nel 2019 oltre 75.000 semitrattori sulla linea Ravenna-Tirrenia-Catania, quest'ultimo dà strada verso una modalità di trasporto sostenibile".

Argomenti: porto

temi

In Esidenza

La relazione di cassa con gli azionisti controllati, anche i soci di minoranza

Trattato di cessione per un'azienda che potrebbe anche essere in liquidazione

Carta di identità elettronica: novità, scadenza e rinnovo

Assogestioni di cura per gli anziani nel sistema di Ravenna: chi ha diritto e chi no

Potrebbe interessarti

I più letti della settimana

I più letti di oggi

- 1 **Il coronavirus: perché le previsioni sfiorano i 500.000 morti, con le...**
- 2 **Quanto la crisi ha colpito, con le...**
- 3 **Un altro caso di omicidio correlato per...**
- 4 **Qualche giorno di pioggia, i comandi...**

Segnali di ripresa del traffico traghetti nel porto di Ravenna

Nelle ultime settimane si sono cominciati a vedere alcuni segnali positivi di ripresa del traffico di rotabili presso il Terminal Traghetti del **porto di Ravenna** che fa ben sperare nell'uscita dal momento di crisi connesso all'emergenza sanitaria. "La movimentazione degli approdi in queste prime settimane di giugno ha infatti superato il riempimento medio del 2019 (421 rotabili nelle operazioni di sbarco / imbarco per ogni approdo) e, segnale altrettanto positivo, i traghetti sono partiti lasciando a terra per overbooking fino a 64 semirimorchi. Finalmente, dopo il brusco calo dei traffici registrato in pieno lockdown (da marzo la movimentazione dei rotabili ha avuto una flessione che è arrivata a superare il 40% rispetto allo stesso periodo del 2019), si intravede una inversione di tendenza che auspichiamo sia confermata nei prossimi mesi". Ricordiamo che il Terminal Traghetti, gestito da Alberto Bissi, occupa mediamente 70 addetti tra dipendenti e esterni ed è uno dei gate nazionali delle Autostrade del Mare (traffico combinato mare-gomma) che opera con i principali vettori marittimi come Grimaldi e Tirrenia e che ha movimentato nel 2019 oltre 75.000 semirimorchi sulla linea **Ravenna-Brindisi-Catania**, spostandoli dalla strada verso una modalità di trasporto sostenibile.



RFI: il 13 e 14 Giugno prima fase di demolizione cavalcaferrovia Teodorico a Ravenna. Investimento da oltre 9 mln

(FERPRESS) - Bologna, 12 GIU - Sabato 13 e domenica 14 giugno il traffico ferroviario sarà sospeso fra Lugo e Ravenna (linea Castelbolognese - Ravenna), fra Alfonsine e Ravenna (linea Ferrara - Ravenna) e fra Russi e Ravenna (linea Faenza - Ravenna) e il servizio garantito con autobus sostitutivi. I dettagli su orari e percorsi dei bus sono consultabili sui canali di vendita on line delle compagnie ferroviarie e nelle biglietterie. La sospensione della circolazione, prevista con le stesse modalità anche nei due fine settimana successivi, è necessaria per consentire a Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) di avviare la demolizione del cavalcaferrovia Teodorico a Ravenna. Ogni week end saranno circa 60 i tecnici di RFI e delle ditte appaltatrici al lavoro. Sabato 13 e domenica 14 giugno verrà smontata la passerella pedonale che corre parallela al ponte e saranno demolite le due arcate all' estremità della vecchia infrastruttura. Nei due fine settimana successivi verranno demolite le rimanenti tre arcate. A seguire RFI avvierà i lavori di costruzione del nuovo cavalcaferrovia, la cui apertura al traffico stradale è prevista per dicembre 2020. Il nuovo ponte rientra nell' ambito degli accordi sottoscritti da RFI con il Comune di Ravenna, l' **Autorità Portuale** e la Regione Emilia Romagna per migliorare l' accessibilità ferroviaria all' area **portuale** e consentirà il passaggio dei treni merci adibiti al trasporto di semirimorchi o di interi camion (autostrada viaggiante). RFI lo realizzerà con un proprio investimento da oltre 9 milioni di euro.



a marina

Una copertura provvisoria per il degrado in zona porto

L'annuncio del dirigente Luigi Bosi: a giorni una rete disegnata anti brutture «L'area vecchia rientra nel terzo lotto del waterfront, sarà buttata giù tutta»

Luca Barbierti / carrara Quella manciata di immobili nell' area retro-portuale saranno demoliti con il lotto 3 del Waterfront. I tempi, come spieghiamo più avanti, non saranno molto stretti, per questo - in vista della stagione estiva - lungo le recinzioni saranno installati dei teli con immagini a tema (mare, crociere, per intenderci) nel giro di pochi giorni. Che quelle strutture a lato e all' ingresso della passeggiata del molo a Marina di Carrara non siano il miglior biglietto da visita per turisti (e non) lo sanno bene infatti anche dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale. Ed è lo stesso dirigente dell' ufficio territoriale di Marina di Carrara, Luigi Bosi, che fa il punto su quell' area. «Lo sappiamo, ma l' area vecchia sarà interessata dal lotto 3 del Waterfront e verrà di fatto buttata giù», ci dice il dirigente. Quando? Le tempistiche si fanno più sfumate: da un lato il terzo lotto, come scriviamo a parte, sarà l' ultimo a partire perché oggetto di osservazioni e incontri ad hoc visto che parliamo di interventi destinati a disegnare completamente la zona; dall' altro l' emergenza sanitaria Covid-19 non ha certamente aiutato nella stretta sui tempi. «Anzi, fino al 15 maggio sono state sospese anche le conferenze dei servizi. Speriamo entro l' anno di avere i progetti esecutivi dei primi due lotti, per poi far partire la gara», dettaglia Bosi; seguirà il lotto 4 e, a distanza di quasi un anno dai primi, il lotto 3. «Però ormai è tutto incardinato, questi lavori si vedranno e si realizzeranno - assicura -. Parliamo di interventi importanti, organici, sono progetti da 35-36 milioni di euro». Fino al via dei cantieri per il terzo lotto del progetto quegli immobili però non potranno essere demoliti e il perché lo spiega direttamente Bosi. Due i nodi. «Primo, non riusciamo a ristrutturare quell' area come fatto per altre, perché è nel progetto Waterfront. Nelle altre parti del progetto andiamo in molti casi a ristrutturare, riqualificare, nel lotto 3 le buttiamo giù». E inoltre quelle strutture resteranno vuote per non ostacolare iter e tempi in vista dei progetti futuri. Il secondo nodo è invece di tipo «procedurale, sono beni comunque patrimonio dello stato, incamerati dall' agenzia del demanio. La legge ci dice che se buttiamo giù un bene come questo dobbiamo avere prima l' autorizzazione, poi viene chiesto anche che siano ricostruiti in tempi stretti. Al limite potrebbe essere demolito lo stabile dell' ex carrozzeria, essendo pericoloso; quindi i vincoli in questo caso potrebbero decadere, anche se non ci va nessuno», prosegue. Leggi, procedure, iter e tempistiche, ma anche un grande progetto alle porte con al centro (anche) quell' area. Ecco i motivi per cui quelle strutture non si potranno toccare fino al cantiere del lotto 3 che «ricostruirà davvero l' area in modo diverso». «A giorni però monteremo lungo la recinzione attorno delle reti con dei disegni proprio per questo motivo», rivela e anticipa il dirigente. Insomma, in attesa del progetto, una copertura provvisoria ad hoc per migliorare l' impatto visivo del litorale marinello per l' estate 2020. —



Il Tirreno

Livorno

il monumento simbolo

Proviamo a ripartire anche col turismo L' Authority riapre la Fortezza Vecchia

Dal 22 l' antico fortilizio torna visitabile (con mille cautele) Il rebus dell' affidamento risolto solo fino a fine dicembre

livornol turisti delle crociere non si intravedono ancora, qualcuno dei traghetti invece sì: in direzione di un certo qual ritorno alla normalità, è un segnale di ottimismo la riapertura della Fortezza Vecchia, rimasta chiusa per mesi per via dell' emergenza coronavirus. L' annuncio arriva da Palazzo Rosciano, quartier generale dell' Authority - presidente Stefano Corsini, numero due Massimo Provinciali - che lo ha in gestione: l' antico fortilizio è entrato ormai in pianta stabile fra i simboli identitari di una città che, a motivo delle bombe alleate e delle mine naziste (oltre che dalle ruspe della ricostruzione), si è vista privare di buona parte del proprio centro storico. la ripartenza il 22L' appuntamento è per lunedì 22 giugno: la data è stata determinata dall' istituzione portuale «di concerto con la Regione Toscana e il Comune di Livorno» al termine di quello che viene definito in burocratese il «percorso di adeguamento a quanto previsto dal dpcm del 17.05.2020», cioè nel susseguirsi dei decreti anti-contagio quello che ha segnato la riapertura di bar e chiese. Inutile dire che - «come in ogni altro luogo della cultura», si premura di precisare l' Authority - all' interno della Fortezza si entrerà con la mascherina («obbligatoria durante tutta la visita»). Con qualche limitazione: l' ingresso sarà solo dal cancello pedonale a lato del Varco Fortezza e dal cancello di accesso dall' interno del **porto** passeggeri. Al contrario niente passaggio per ora dal ponte pedonale perché è necessario tenere sotto controllo il numero dei visitatori. Non basta: le limitazioni riguardano anche la possibilità di toccare alcune zone come il Mastio di Matilde o il camminamento di ronda dove è troppo complicato prevedere percorsi differenziati fra entrata e uscita. Risultato: ci si potrà andare «solo mediante gruppi organizzati e con prenotazione». mesi di stop per il covid-19Questi mesi di black out hanno "bruciato" un bel pezzo del periodo extra che era stato contrattato appena prima dell' esplosione dell' emergenza sanitaria da Covid-19: agli inizi di marzo solo in extremis era stato evitato lo smacco di una nuova chiusura del fortilizio, dopo che erano emerse perplessità dei sindaci revisori (e soprattutto del ministero delle infrastrutture) sul fatto di impegnare quattrini e energie dell' istituzione portuale in un bene architettonico storico. la proprietà e la concessioneColpa del fatto che il complesso monumentale è di proprietà dell' Agenzia del Demanio e della Camera di Commercio, e all' Authority è stato solo dato in concessione. Tanto il collegio che il ministero rimproveravano all' Authority di aver dirazzato dal proprio "mestiere" e di aver destinato a qualcosa che esula dalle proprie competenze il budget destinato alla Fortezza (nell' ordine dell' 1% del suo bilancio annuale). Poco importa che, prima che prendesse in mano le chiavi l' Authority, questo magnifico esempio di architettura militare sia rimasto chiuso e allucettato per decenni e decenni in seguito ai danneggiamenti subiti durante la guerra: praticamente un museo di macerie a cielo aperto. Poco importa che in qualunque altra parte del mondo avrebbero fatto tesoro di avere una fortezza del genere a 200 metri dalle banchine del **porto** crociere. la scednza di fine annoSta di fatto che quell' intesa risulta scadere a fine anno: appena prima che il coronavirus impetasse la nostra primavera, era stato solo un accordo in zona Cesarini con Regione e Comune per arrivare a «un definitivo progetto di rifunzionalizzazione e valorizzazione della struttura». Con un' idea evidente: impedire di ritornare a quel passato di cancelli off limits che nessuno si augura



Il Tirreno

Livorno

di rivedere. C'è da pensarci per tempo: altrimenti a chiudere la Fortezza - e chissà per quanto - non sarà stato più il virus ma qualcosa di peggio. --Mauro Zucchelli© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

i commenti

Corsini «Mandiamo un segnale di speranza»

AUTHORITY. «Ripartiamo con grande entusiasmo e ottimismo nel segno dell'accessibilità, dell'accoglienza e della sicurezza». Parole e musica di **Stefano Corsini**, presidente dell'Authority: «È un segnale di speranza per ricominciare la nuova fase con un nuovo turismo a prova di coronavirus». **Corsini** rivendica a Palazzo Rosciano di aver preso in mano con «impegno e dedizione» un monumento «un po' appannato» per dargli nuova vita «sia grazie alle numerose attività di manutenzione che alla buona volontà di chi, a cominciare dal segretario generale Massimo Provinciali e dai colleghi della promozione, ha fortemente creduto in questo progetto». REGIONE. «La riapertura di questo straordinario bene monumentale è un simbolo della ripartenza, per la cittadinanza, e mi auguro presto anche per i turisti». Lo dice la vicepresidente della Regione Monica Barni, sottolineando che il proprio ente si è impegnato per arrivare a una intesa che è «riuscita a scongiurare la chiusura, definendo un progetto per una sua piena valorizzazione». COMUNE. Il sindaco Luca Salvetti plaude al fatto che «uno dei monumenti simbolo del capoluogo torna ai cittadini sia per visite, sia per attività serali di intrattenimento e spettacolari». Lo ripete ricordando che «fino al 31 dicembre l'Authority ha ottenuto una proroga della gestione, in seguito ad un accordo con Regione Toscana e Comune di Livorno. E tutti insieme dobbiamo intraprendere un percorso di federalismo culturale per la gestione dell'antico baluardo». -



Il Tirreno

Livorno

economia, diritti e lavoro

Sequestrata la nave dei marittimi senza paga

Ultimatum del sindacato internazionale: o saltano fuori gli stipendi o sarà guerra totale a suon di carte bollate

livornoÈ scattato l' ultimatum del sindacato internazionale dei marittimi: o nei prossimi giorni arrivano i soldi per pagare gli stipendi arretrati ai 13 membri dell' equipaggio o la nave ora ormeggiata nel **porto** di **Livorno** finirà nel mezzo di una tempesta perfetta. No, niente a che vedere con bufere meteo o onde del mare, la "tempesta" è di ordine giudiziario-amministrativo perché il sindacato minaccia di far partire il siluro della richiesta di abbandono nave. Se davvero si arrivasse a un tale scenario, le spettanze dei marittimi finirebbero per essere soddisfatte dall' assicurazione di settore ma per l' armatore inizierebbe una serie di guai a catena. Eppure la general cargo battente bandiera delle Isole Vergini Britanniche lunga 100 metri al centro di questo caso è in buone condizioni ed è tutt' altro che una bagnarola o una "carretta del mare" del quale un gruppo imprenditoriale possa volersi disfare senza troppi pensieri. Al contrario, a quanto è dato sapere ha ancora un valore di mercato e dunque potrebbe risultare poco comprensibile come non si sia ancora trovata una soluzione. Sta di fatto che i marittimi - tutti ucraini, russi e rumeni (ad eccezione del comandante genovese), imbarcati chi a gennaio o febbraio e chi già da più di sei mesi - non hanno visto neanche un soldo fin da marzo e adesso devono riscuotere 32mila dollari per il mese di marzo e quasi altrettanto per quello di maggio, oltre a 35mila dollari per le paghe di aprile, senza contare altri 90mila euro per questi stessi tre mesi, aggiungendo poi i giorni relativi agli stipendi della prima parte di giugno. A quanto è stato possibile ricostruire, non è escluso che pure l' agenzia di gestione degli equipaggi abbia crediti in attesa. Non basta: è stato disposto il sequestro della nave al centro del caso: l' ha deciso la giudice del lavoro Federica Manfrè su richiesta del sindacato internazionale Itf entrato in azione con l' ispettore sindacale Bruno Nazzarri e rappresentato dall' avvocato Bruno Neri. Secondo quanto viene riferito dagli stessi rappresentanti del fronte dei marittimi, l' armatore - un imprenditore romano la cui società ha il quartier generale in provincia di Nuoro e dispone di una sede secondaria a **Livorno** - ha annunciato a più riprese l' intenzione di rimettersi in pari con il pagamento degli stipendi ma «finora, adducendo ora un intoppo ora un altro, la cosa si è concretizzata solo in un susseguirsi di slittamenti e rinvii, questo ci ha costretto a tutelare i lavoratori con l' azione davanti al giudice del lavoro», raccontano Neri e Nazzarri. Comunque, non manca l' aspettativa di poter arrivare a una soluzione. Stiamo parlando di una nave arrivata nella rada di **Livorno** da un **porto** spagnolo e rimasta a lungo nello specchio acqueo davanti al nostro **porto** in attesa di trovare un caricatorio dalle Balneari. La nave è rimasta all' ancora davanti al **porto** di **Livorno** per quasi un mese: in precedenza aveva fatto la spola sia con la Sardegna che con l' Africa ma, al pari di quanto accaduto ad altre navi rimaste in circolazione "in attesa di ordini", senza carico. Certo non ha aiutato l' esplodere dell' emergenza sanitaria da coronavirus che ha messo in ginocchio i flussi di merci a livello internazionale. Anche questo, però, è una giustificazione che vale a metà, visto che negli ultimi tre mesi gli arrivi e le partenze di navi a **Livorno** si sono bruscamente ridotte ma restano comunque al 60% dello standard dello stesso periodo dello scorso anno. --Mauro Zucchelli© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno
Livorno

darsena europea: i fondali

Così si uscirà dal "Sin" Pronto il dossier, la richiesta al ministero

livornoÈ tutto pronto per arrivare a far uscire il porto dal perimetro dei vincoli del "Sin", il sito dei bonifica che paradossalmente ogni volta paralizza ogni intervento. Ne dà l'annuncio l' Authority segnalando che «in circa due anni sono state portate avanti tutte le attività tecnico-scientifiche necessarie per conoscere la qualità dei fondali e dei suoi sedimenti. Ora non resta altro che chiedere al Ministero dell' Ambiente di convocare la Conferenza dei Servizi e arrivare così quanto prima alla deperimetrazione delle aree prospicienti la futura Darsena Europa». È lo stesso presidente dell' Authority Stefano Corsini a ribadire che è stato «innovativo e impegnativo» il lavoro che la direzione infrastrutture di Palazzo Rosciano ha concluso assieme a Ispra e Arpat in questi giorni. Ammette però che tutto questo «avrebbe dovuto concludersi già da molti anni». Aggiungendo poi di essere ottimista: «Sulla base dei confortanti esiti degli studi condotti, siamo in grado di ottenere auspicabilmente la deperimetrazione dal "Sin" dell' area marina su cui si affaccerà la Darsena Europa». A giudizio di Corsini è questa una tappa fondamentale: «La conclusione dell' iter di "deperimetrazione" ci permetterà di procedere alla caratterizzazione ambientale specifica necessaria per l' autorizzazione all' esecuzione delle attività di dragaggio. Consentire al porto di traguardare i nuovi orizzonti grazie a fondali a prova di gigantismo navale è una sfida di una complessità straordinaria, che richiede diversi passaggi tecnici, scientifici e amministrativi, tutti interdipendenti tra loro, e capacità altrettanto straordinarie degli uffici tecnici, che ringrazio per l' impegno». --

Sequestrata la nave dei marittimi senza paga
Ulteriori del sindacato internazionale: i risultati fuori gli stipendi e la guerra legale a scatti di canini bollare

Così si uscirà dal "Sin"
Pronto il dossier, la richiesta al ministero

Paraboli alle banche al via la gara d'appalto



Porto 2000, la protesta sale sul tetto del terminal
L'azienda contrattacca

Il Nautilus

Livorno

Livorno: tutto pronto per la deperimetrazione SIN

La fotografia del porto SIN è stata scattata. In circa due anni, dal 2018 a oggi, sono state portate avanti tutte le attività tecnico-scientifiche necessarie per conoscere la qualità dei fondali e dei suoi sedimenti. Ora non resta altro che chiedere al Ministero dell' Ambiente di convocare la Conferenza dei Servizi e arrivare così quanto prima alla deperimetrazione delle aree prospicienti la futura Darsena Europa, l' opera di ampliamento a mare con la quale lo scalo livornese mira a conquistare nuovi traffici. È quanto ha fatto nei giorni scorsi l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**. In una missiva inviata al Dicastero di Via Cristoforo Colombo, l' **Autorità** ha comunicato di aver terminato, in collaborazione con l' ISPRA ed ARPAT, le attività di campionamento a mare e le relative analisi di laboratorio finalizzate all' aggiornamento della caratterizzazione dei sedimenti marini. 'Considerate concluse l' insieme delle indagini previste per l' applicazione della procedura per la definizione di valori di riferimento di cui al Decreto Direttoriale MATTM 08.06.2016 - si legge nella lettera - questa **Autorità** chiede che vengano attivate le procedure per la convocazione della Conferenza dei Servizi ai fini dell' approvazione dei Valori e dell' attivazione dell' iter di deperimetrazione dell' area marina costiera di interesse dal SIN di Livorno'. «In questi giorni, la Direzione Infrastrutture dell' AdSP, assieme ad ISPRA e ARPAT, ha terminato un lavoro innovativo e impegnativo, che avrebbe dovuto concludersi già da molti anni», ha dichiarato il presidente dell' AdSP Stefano Corsini, che ha aggiunto: «Oggi, sulla base dei confortanti esiti degli studi condotti, siamo in grado di ottenere auspicabilmente la deperimetrazione dal SIN dell' area marina su cui si affaccerà la Darsena Europa». Per il numero uno dei porti di Livorno e Piombino si tratta di una tappa fondamentale ed imprescindibile: «La conclusione dell' iter di deperimetrazione ci permetterà di procedere alla caratterizzazione ambientale specifica necessaria per l' autorizzazione all' esecuzione delle attività di dragaggio. Consentire al porto di guardare i nuovi orizzonti grazie a fondali a prova di gigantismo navale è una sfida di una complessità straordinaria, che richiede diversi passaggi tecnici, scientifici e amministrativi, tutti interdipendenti tra loro, e capacità altrettanto straordinarie degli uffici tecnici, che ringrazio per l' impegno che profondono ogni giorno».



Informazioni Marittime

Livorno

Porto di Livorno vicino alla deperimetrazione del SIN

Prossimo passo, la convocazione della Conferenza dei Servizi per approvare la caratterizzazione dei sedimenti, concludere la bonifica e sbloccare l' area

La fotografia del Sito di Interesse Nazionale (SIN) è stata scattata. In circa due anni, dal 2018 a oggi, sono state portate avanti tutte le attività tecnico-scientifiche necessarie per conoscere la qualità dei fondali e dei sedimenti del **porto** di **Livorno**. Ora, non resta altro che chiedere al ministero dell' Ambiente di convocare la Conferenza dei Servizi e arrivare così quanto prima alla deperimetrazione delle aree prospicienti la futura Darsena Europa, l' opera di ampliamento a mare con la quale lo scalo livornese mira a conquistare nuovi traffici. È quanto ha fatto nei giorni scorsi l' Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale. In una lettera inviata al ministero dell' Ambiente, ha comunicato di aver terminato, in collaborazione con ISPRA ed ARPAT, le attività di campionamento a mare e le relative analisi di laboratorio finalizzate all' aggiornamento della caratterizzazione dei sedimenti marini. Sono quindi considerate concluse l' insieme delle indagini prescritte dal Decreto Direttoriale MATTM dell' 8 giugno 2016, come si legge nella lettera, per cui l' Autorità di sistema portuale che fa capo a **Livorno** chiede la convocazione della Conferenza dei Servizi per approvare i valori di riferimento (dei sedimenti) e procedere con la deperimetrazione dell' area, permettendo così il rilancio delle attività commerciali. Si tratta di una fase molto delicata. Capita spesso, nei porti italiani, che dove ci sia un SIN (in quasi tutti i porti commerciali) i lavori di dragaggio e caratterizzazione non si concludano mai . «In questi giorni, la Direzione Infrastrutture dell' AdSP, assieme ad ISPRA e ARPAT, ha terminato un lavoro innovativo e impegnativo, che avrebbe dovuto concludersi già da molti anni», ha detto il presidente dell' Adsp, Stefano Corsini. «Oggi, sulla base dei confortanti esiti degli studi condotti, siamo in grado di ottenere auspicabilmente la deperimetrazione dal SIN dell' area marina su cui si affaccerà la Darsena Europa». La deperimentazione è una tappa fondamentale perché, come spiega Corsini, «ci permetterà di procedere alla caratterizzazione ambientale specifica necessaria per l' autorizzazione all' esecuzione delle attività di dragaggio. Consentire al **porto** di traghettare i nuovi orizzonti grazie a fondali a prova di gigantismo navale è una sfida di una complessità straordinaria, che richiede diversi passaggi tecnici, scientifici e amministrativi, tutti interdipendenti tra loro, e capacità altrettanto straordinarie degli uffici tecnici, che ringrazio per l' impegno che profondono ogni giorno».



A Livorno tutto pronto per deperimetrazione Sin

Corsini: porterà ad autorizzazione delle attività di dragaggio

Redazione

LIVORNO A Livorno è ormai tutto pronto per la deperimetrazione delle aree Sin prospicienti la futura darsena Europa. Come ricorda l'AdSp del Mar Tirreno settentrionale, la fotografia del porto SIN è stata scattata. In circa due anni, dal 2018 a oggi, sono state portate avanti tutte le attività tecnico-scientifiche necessarie per conoscere la qualità dei fondali e dei suoi sedimenti. Ora non resta altro che chiedere al Ministero dell'Ambiente di convocare la Conferenza dei Servizi e arrivare così quanto prima alla deperimetrazione delle aree prospicienti la futura darsena Europa, l'opera di ampliamento a mare con la quale lo scalo livornese mira a conquistare nuovi traffici. È quanto ha fatto nei giorni scorsi l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. In una missiva inviata al Dicastero di Via Cristoforo Colombo, l'Autorità ha comunicato di aver terminato, in collaborazione con Ispra ed Arpat, le attività di campionamento a mare e le relative analisi di laboratorio finalizzate all'aggiornamento della caratterizzazione dei sedimenti marini. Considerate concluse l'insieme delle indagini previste per l'applicazione della procedura per la definizione di valori di riferimento di cui al Decreto Direttoriale MATTM 08.06.2016 si legge nella lettera questa Autorità chiede che vengano attivate le procedure per la convocazione della Conferenza dei Servizi ai fini dell'approvazione dei Valori e dell'attivazione dell'iter di deperimetrazione dell'area marina costiera di interesse dal Sin di Livorno. In questi giorni, la Direzione Infrastrutture dell'AdSp, assieme ad Ispra e Arpat, ha terminato un lavoro innovativo e impegnativo, che avrebbe dovuto concludersi già da molti anni, ha dichiarato il presidente dell'AdSp Stefano Corsini, che ha aggiunto: Oggi, sulla base dei confortanti esiti degli studi condotti, siamo in grado di ottenere auspicabilmente la deperimetrazione dal Sin dell'area marina su cui si affaccerà la darsena Europa. Per il numero uno dei porti di Livorno e Piombino si tratta di una tappa fondamentale ed imprescindibile: La conclusione dell'iter di deperimetrazione ci permetterà di procedere alla caratterizzazione ambientale specifica necessaria per l'autorizzazione all'esecuzione delle attività di dragaggio. Consentire al porto di traguardare i nuovi orizzonti grazie a fondali a prova di gigantismo navale è una sfida di una complessità straordinaria, che richiede diversi passaggi tecnici, scientifici e amministrativi, tutti interdipendenti tra loro, e capacità altrettanto straordinarie degli uffici tecnici, che ringrazio per l'impegno che profondono ogni giorno.



Il Tirreno

Livorno

Porto 2000, la protesta sale sul tetto del terminal L' azienda contrattacca

livorno Stavolta la protesta dei lavoratori della **Porto** 2000 non si è limitata al presidio permanente davanti alle finestre dell' Authority che governa il **porto**: in mattinata un gruppetto di loro si è avventurato sul tetto del terminal crociere per collocare uno striscione che esprimesse la rabbia degli addetti. E' la Filcams a farsi portavoce del mugugno, dei timori e dell' insoddisfazione sottolineando che i lavoratori sono «stanchi, delusi e stremati da una situazione che oggi non è più sostenibile»: perché - dice il documento sindacale - «nel silenzio generale continuano a presentarsi incognite su incognite sia sul futuro che sulla tenuta occupazionale, nonostante la clausola di salvaguardia sociale che i privati hanno accettato nel pacchetto del bando e che comprende anche i precari». Nel mirino è la società privatizzata del terminal crociere e traghetti ora controllata dal gruppo Onorato insieme a Msc. Ma il pressing sindacale è soprattutto sulla parte pubblica della società, Authority e Camera di Commercio che hanno ancora un terzo delle quote: «Non possono più continuare a stare a guardare davanti a questo scempio in una città che è stata classificata "area di crisi complessa"». La tensione si acuisce per il blocco totale delle crociere a tempo indefinito, mentre qualcosa sta riprendendo sul fronte dei traghetti. Quest' ultimo aspetto è notato anche dall' organizzazione di categoria della Cgil («confortanti segnali di ripresa del traffico traghetti»), che però resta molto preoccupata per «la crisi che da tempo incombe sul gruppo Onorato maggior azionista della cordata». Senza contare che «a peggiorare la già drammatica situazione» è arrivato anche «un piano di trasferimento del personale che sa molto di ristrutturazione aziendale», nonostante la **Porto** 2000 «in questi mesi di emergenza Covid abbia fatto ricorso agli ammortizzatori sociali». Per il sindacato è però inaccettabile che il coronavirus diventi l' alibi che copre tutti i problemi irrisolti. L' azienda va al contrattacco e per bocca dell' amministratore delegato Matteo Savelli smentisce che non verrà occupato nessun precario: la ripresa del traffico traghetto ne porterà alcuni al lavoro, «certo che non possiamo far finta che non siano azzerate le crociere che ci portavano 5,5 milioni di ricavi né possiamo pensare che sul versante dei traghetti si possa far meglio di un 50-60% degli scorsi anni». E aggiunge: eccezione fatta per il caso di Genova, gli altri scali passeggeri sono stati investiti ancor più di noi dalla cancellazione di tutte le crociere». Ma Savelli coglie la palla al balzo per tornare alla carica contro gli antagonisti di sempre degli Onorato: i Grimaldi. «La nostra società vive di servizi ai passeggeri ed è titolare di un servizio di interesse generale aggiudicato con gara pubblica. C' è una società in **porto** che invece esercita il nostro identico servizio a favore di Grimaldi non solo senza concessione di area se non quella ormai famigerata temporanea che dura da anni ma soprattutto senza essere titolare del servizio ai passeggeri. Noi non siamo contro le operazioni portuali delle quali usufruisce Grimaldi siamo ed è strano che in questo i sindacati non siano con noi per il rispetto delle regole che consentirebbero continuità dell' occupazione per i nostri dipendenti senza che l' armatore abbia nessun pregiudizio». Intanto Potere al Popolo (Pap), formazione di sinistra radicale, si schiera al fianco dei lavoratori di **Porto** 2000: l' ha fatto di persona andando ai presidi a Palazzo Rosciano e ieri al terminal crociere. «La dirigenza - viene sottolineato - vorrebbe fare una ristrutturazione aziendale tagliando alcuni posti di lavoro, con i vari precari ancora nel limbo dell' incertezza lavorativa che rischiano



Il Tirreno

Livorno

di arrivare a scadenza di contratto, nonostante nel bando di gara fosse scritto a chiare lettere che andava garantita tutta la situazione occupazionale». Pap ricorda di aver contestato la privatizzazione: «Si farneticò dell' importanza del privato che avrebbe garantito investimenti, e invece come al solito il privato garantisce solo il ricatto occupazionale e salariale». Potere al Popolo sottolinea che il maggior azionista della controllante di Porto 2000 privatizzata è «Onorato a capo di Moby, e proprio Moby è debitrice di diversi milioni di euro all' azienda Porto 2000». Lo ripete tenendo a mettere in luce che la scelta aziendale «pare sia stata congelata, ma - è qui che Pap insiste - vogliamo invitare il sindaco, l' assessore Bonciani e la dormiente Authority a vigilare sulla situazione occupazionale del Porto di Livorno, che a quanto ci risulta, rischia di perdere diverse centinaia di posti di lavoro da qui a dicembre se non ci sarà un importante intervento del governo al quale speriamo le istituzioni facciano appello». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti:Livorno;gara da 2,5 mln per rinnovo parabordi banchine

Per migliorare sicurezza degli ormeggi degli accosti

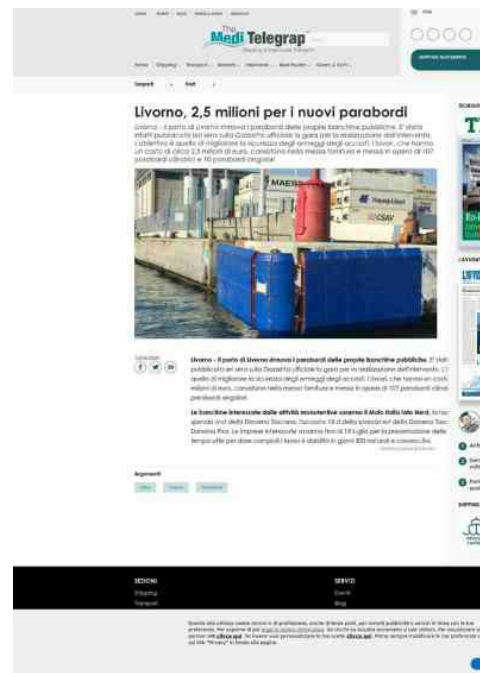
(ANSA) - **LIVORNO**, 12 GIU - Il **porto** di **Livorno** investe sulla sicurezza con il rinnovo dei parabordi delle banchine pubbliche. E' stata infatti pubblicata ieri sera in Gazzetta ufficiale, come confermano dall' Autorità di sistema, la gara per la realizzazione dell' intervento. L' obiettivo, spiegano dall' Authority, è quello di migliorare la sicurezza degli ormeggi degli accosti. I lavori, che hanno un costo di circa 2,5 milioni di euro, consistono nella messa fornitura e messa in opera di 107 parabordi cilindrici e 10 parabordi angolari. Le banchine interessate dalle attività manutentive saranno il Molo Italia lato Nord, la radice della sponda ovst della Darsena Toscana, l' accosto 15 d della sponda est della Darsena Toscana e la Darsena Pisa. Le imprese interessate avranno fino al 15 luglio per la presentazione delle offerte. Il tempo utile per dare compiuti i lavori è stabilito in giorni 300 naturali e consecutivi. (ANSA).



Livorno, 2,5 milioni per i nuovi parabordi

Livorno - Il porto di Livorno rinnova i parabordi delle proprie banchine pubbliche. E' stata infatti pubblicata ieri sera sulla Gazzetta ufficiale la gara per la realizzazione dell' intervento. L' obiettivo è quello di migliorare la sicurezza degli ormeggi degli accosti. I lavori, che hanno un costo di circa 2,5 milioni di

Livorno - Il **porto** di **Livorno** rinnova i parabordi delle proprie banchine pubbliche. E' stata infatti pubblicata ieri sera sulla Gazzetta ufficiale la gara per la realizzazione dell' intervento. L' obiettivo è quello di migliorare la sicurezza degli ormeggi degli accosti. I lavori, che hanno un costo di circa 2,5 milioni di euro, consistono nella messa fornitura e messa in opera di 107 parabordi cilindrici e 10 parabordi angolari. Le banchine interessate dalle attività manutentive saranno il Molo Italia lato Nord, la radice della sponda ovst della Darsena Toscana, l' accosto 15 d della sponda est della Darsena Toscana e la Darsena Pisa. Le imprese interessate avranno fino al 15 luglio per la presentazione delle offerte. Il tempo utile per dare compiuti i lavori è stabilito in giorni 300 naturali e consecutivi.



Il Nautilus

Livorno

Il Porto di Livorno spinge sulla sicurezza degli ormeggi

Il **porto** di **Livorno** rinnova i parabordi delle proprie banchine pubbliche. E' stata infatti pubblicata ieri sera sulla GURI la gara per la realizzazione dell'intervento. L'obiettivo è quello di migliorare la sicurezza degli ormeggi degli accosti. I lavori, che hanno un costo di circa 2,5 milioni di euro, consistono nella messa fornitura e messa in opera di 107 parabordi cilindrici e 10 parabordi angolari. Le banchine interessate dalle attività manutentive saranno il Molo Italia lato Nord, la radice della sponda ovst della Darsena Toscana, l'accosto 15 d della sponda est della Darsena Toscana e la Darsena Pisa (dove si trova il Silos del Tirreno). Le imprese interessate avranno fino al 15 luglio per la presentazione delle offerte. Il tempo utile per dare compiuti i lavori è stabilito in giorni 300 naturali e consecutivi.



Ormeggi più sicuri nel porto di Livorno

Verranno rinnovati i parabordi delle banchine pubbliche

Redazione

LIVORNO Il porto di Livorno si appresta a rinnovare completamente i parabordi delle proprie banchine pubbliche. E' stata infatti pubblicata ieri sera sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, la gara per la realizzazione dell'intervento. L'obiettivo informa l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale è quello di migliorare la sicurezza degli ormeggi degli accosti. I lavori, che hanno un costo di circa 2,5 milioni di euro, consistono nella fornitura e messa in opera di 107 parabordi cilindrici e 10 parabordi angolari. Le banchine del porto di Livorno interessate dalle attività manutentive saranno il Molo Italia lato Nord, la radice della sponda ovest della Darsena Toscana, l'accosto 15 d della sponda est della Darsena Toscana e la Darsena Pisa. Le imprese interessate avranno fino al 15 Luglio per la presentazione delle offerte. Il tempo utile per dare compiuti i lavori è stabilito in giorni 300 naturali e consecutivi.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

«Bene il possibile aiuto del Governo ma Jsw non può solo chiedere aiuti»

Pioggia di critiche sull' azienda da parte dei sindacati nel videoconfronto. Rfi conferma l' interesse

PIOMBINO Nella videoconferenza che ieri ha messo a confronto tutti i soggetti coinvolti nella vicenda Jsw - con la sottosegretaria Alessia Morani il vice capo gabinetto del Mise Giorgio Sorial, rappresentanti della Regione, il sindaco Francesco Ferrari, il commissario Piero Nardi, Rfi, **Autorità portuale**, ministero dell' Ambiente, Film, Fiom, Uilm e Ugl - l' unico elemento nuovo, o meglio confermato direttamente, è stato quello dell' interesse di Rfi (Rete ferroviaria italiana) a una compartecipazione nell' affare. Del resto la visita di Morani a Piombino era di appena due giorni fa, così da rendere difficile immaginare sviluppi consistenti. Il Governo resta quindi in attesa fin dai prossimi giorni del piano-ponte promesso da Jsw. Ieri dunque l' azienda col presidente Virendar Bubbar, ha replicato la richiesta di un aiuto da parte del Governo, ribadendo i problemi di liquidità tali da non consentirle investimenti senza un partner, che lo Stato potrebbe fornirle - in via temporanea - con Cassa depositi e prestiti. Niente di più, a parte il generico impegno a mantenere i suoi progetti, peraltro senza mai parlare della realizzazione del forno elettrico, indispensabile per qualsiasi progetto di sviluppo. Sull' azienda si è riversata quindi una pioggia di critiche in particolare dal sindacato, sempre più preoccupato per una situazione che il Covid ha peggiorato ulteriormente, considerando le difficoltà di mercato che riguardano tutto il settore a livello internazionale. La Fiom (con Mirco Rota coordinatore nazionale, Massimo Braccini, Fiom Toscana e il segretario provinciale David Romagnani) dunque ha sostenuto che la situazione di Piombino, «oltre a essere molto preoccupante, sta diventando inaccettabile». Per i metalmeccanici della Cgil «è evidente la necessità che l' azienda si doti di una governance italiana all' altezza degli impegni che dovrà affrontare e che a oggi risulta del tutto inadeguata. Il Governo - aggiunge - deve porre questa vertenza tra le sue priorità, inserendola a pieno titolo tra gli impegni dell' annunciato piano nazionale per la siderurgia». Per la Uilm la richiesta di aiuti economici al Governo italiano da parte di Jsw è «sconcertante, a fronte di una mancata presentazione del piano industriale per il rilancio del sito di Piombino». «Dal momento dell' acquisizione nel 2018 fino a oggi - hanno dichiarato Guglielmo Gambardella, responsabile nazionale Uilm del settore siderurgico, e Lorenzo Fusco, segretario provinciale Uilm - sono stati disattesi tutti gli impegni dell' azienda su investimenti impiantistici, continuità e sviluppo produttivo, sviluppo commerciale e progettualità della logistica **portuale**». Uilm però valuta positivamente «la disponibilità del Governo a supportare finanziariamente sia la fase contingente, anche attraverso una partecipazione pubblica nell' azionariato societario, che quella di sviluppo». Paolo Cappelli e Fausto Fagioli per la Fim hanno criticato le parole del management «in cui si chiedono solo aiuti senza indicare quali sono gli interventi e gli investimenti che intende apportare a Piombino, in modo particolare sui treni di laminazione, la fattibilità del forno elettrico e gli investimenti per il potenziamento del settore logistico». Fim invece ha «apprezzato sia i passi avanti dichiarati dal ministero dell' Ambiente sugli interventi di bonifica e messa in sicurezza della falda per un imminente progetto esecutivo, sia le parole della sottosegretaria Morani che conferma l' inserimento di Piombino in un piano strategico per la siderurgia italiana e la partecipazione provvisoria di Cassa depositi e prestiti al capitale di Jsw Italy subordinata



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

alla presentazione di un piano industriale con scadenze precise». Infine il segretario nazionale di Ugl metalmeccanici, Antonio Spera, e il vice segretario nazionale con delega alla siderurgia, Daniele Francescangeli, hanno affermato che «i punti sottolineati dalla proprietà durante l' incontro destano grandissime preoccupazione, basti pensare al rinvio degli investimenti e degli smantellamenti, che denunciano la mancanza di prospettive e di futuro, dopo due anni di incertezze gestionali». --(cloz)

Jsw; Uilm: 'Positiva conferma impegno del Governo ma azienda continua a disattendere impegni assunti'

Uilm: Definiamo sconcertante la richiesta di aiuto avanzata da Jsw al Governo italiano a fronte di una mancata presentazione del piano industriale per il rilancio del sito di Piombino JSW Italia Piombino

(AGR) 'Definiamo sconcertante la richiesta di aiuto avanzata da Jsw al Governo italiano a fronte di una mancata presentazione del piano industriale per il rilancio del sito di Piombino. Dal momento dell' acquisizione nel 2018 fino ad oggi sono stati disattesi tutti gli impegni dell' azienda su investimenti impiantistici, continuità e sviluppo produttivo, sviluppo commerciale e progettualità della logistica **portuale**'. Lo dichiarano Guglielmo Gambardella, Responsabile nazionale Uilm del settore siderurgico, e Lorenzo Fusco, Segretario Provinciale Uilm Livorno-Piombino, al termine dell' incontro tenutosi in videoconferenza sulla situazione Jsw Steel di Piombino, al quale hanno partecipato la sottosegretaria al Mise Alessia Morani, il vice capo gabinetto del Mise Giorgio Sorial, rappresentanti della Regione Toscana, del Comune di Piombino, di Rfi, dell' **Autorità portuale**. 'Valutiamo positivamente - commentano Gambardella e Fusco - la disponibilità del Governo a supportare finanziariamente sia la fase contingente, anche attraverso una partecipazione pubblica nell' azionariato societario, che quella di sviluppo'. 'Per continuare a monitorare la gestione del sito di Piombino - continuano - abbiamo chiesto al Ministero dello Sviluppo economico di prorogare la sorveglianza dell' Amministrazione straordinaria'. 'Se nel breve periodo Jsw non sarà in grado di mantenere gli impegni - proseguono - bisognerà prenderne atto e non escludere la possibilità o l' opportunità di ricercare eventuali partnership o alleanze per il supporto finanziario, industriale e commerciale alla multinazionale indiana'. 'Il Mise - concludono - si è impegnato a riconvocare entro tre settimane il tavolo, dopo la presentazione del piano industriale da parte di Jsw'. Photo gallery.



«Sconcertati, Jindal inadempiente dopo due anni»

I sindacati sul piede di guerra «I lavoratori meritano ben altro trattamento»

PIOMBINO Jsw, nulla di fatto. Il governo conferma gli impegni sullo stabilimento di Piombino, ma Jindal (in foto) continua a non presentare niente di concreto, elenca le difficoltà e chiede aiuti. Sindacati delusi, la Uilm è «sconcertata». «Dalla riunione non esce nulla di diverso dalla serie infinita di annunci vuoti su un futuro che di questo passo rischia di non arrivare mai» ha commentato il sindaco Francesco Ferrari. Questa la sintesi della giornata di ieri, quando alle 12 si è tenuta la videoconferenza fra la dirigenza Jindal, la sottosegretaria al Mise Alessia Morani, il vice capo gabinetto Giorgio Sorial, sindacati, rappresentanti della Regione, del Comune, di Rfi, dell' **Autorità portuale**. Fim, Fiom, Uilm e Ugl apprezzano gli impegni del governo che sono stati riconfermati - come la partecipazione provvisoria di Cassa Depositi e Prestiti al capitale di Jsw Italy - ma all' **Autorità portuale** chiedono un cambio di passo. La Fim ritiene «inaccettabili le parole del management, si chiedono solo aiuti e non si indicano gli interventi e gli investimenti. E' sempre più indispensabile che questa vertenza sia seguita direttamente a livello nazionale». «La situazione è preoccupante - continuano per la Fiom Mirco Rota, Massimo Braccini e David Romagnani - non è possibile che a distanza di due anni Jsw sia così inadempiente rispetto agli impegni sottoscritti, a partire dal fatto che non ha ancora predisposto un piano industriale». «Se nel breve periodo Jsw non sarà in grado di mantenere gli impegni - hanno dichiarato per la Uilm Guglielmo Gambardella e Lorenzo Fusco - bisognerà non escludere la possibilità di ricercare partnership o alleanze per il supporto finanziario, industriale e commerciale». «I lavoratori di Piombino meritano comportamenti più seri e coerenti» concludono per l' Ugl Antonio Spera e Daniele Francescangeli.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il bando

Aggiudicazione in corso le verifiche della Port authority

Sul lotto 1, 50mila metri quadrati, l' ha spuntata Manta Logistics. Il 2° lotto (65mila metri quadri) e il 3° lotto (55mila metri quadrati) sono stati aggiudicati a Liberty Magona. La commissione giudicatrice ha individuato i soggetti potenzialmente assegnatari, classificandoli sulla base di tre graduatorie distinte, una per ogni lotto messo a gara. Ed i punteggi sono stati assegnati sulla base di nove criteri, tra cui l' adeguatezza del profilo imprenditoriale, il volumi di traffico e il piano di investimenti. --

Ferrari: «Quel gruppo è noto e c'è un'indagine in corso»

Discutere il Comune porta su una seguita, l'investizione e più contro. Alle indagini per l'investire la chiavica su traffico urbano verso il via del Popolo



Manta Logistics 60 posti di lavoro «Piombino come porta per l'Europa»

Il progetto della società tra Gruppo Doretti e ARG Alleanza. L'amministratore delegato «Confidiamo in tempi brevi»



Consiglio provinciale Uilms il corso al Piave

Il corso di laurea in Uilms (Università Italiana della Lingua e della Mediazione) è stato approvato dal Consiglio provinciale. Il corso sarà attivato a settembre e avrà una durata di tre anni.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d'Elba

fronte del porto

Manta Logistics 60 posti di lavoro «Piombino come porta per l' Europa»

Il progetto della società tra Gruppo Onorato e ARS Altmann L' amministratore Ringoli: «Confidiamo in tempi brevi»

Manolo Morandini / piombino«Ovvio che avevamo un progetto più ambizioso e per questo avevamo fatto richiesta per tutte e tre le aree messe a bando». Così l' amministratore di Manta Logistics Srl Massimo Ringoli, società che si è aggiudicata provvisoriamente, in attesa delle verifiche di rito, una delle tre aree portuali messe a gara dell' **Autorità di sistema portuale** del mar Tirreno Settentrionale. Ma conferma l' investimento, che promette di portare sulle banchine piombinesi la logistica degli autoveicoli nuovi arrivando a regime a impiegare 60 addetti. Manta Logistics è controllata pariteticamente dal Gruppo Onorato, che sbarca ufficialmente nel settore del trasporto di auto nuove, e da ARS Altman, gruppo bavarese leader in Europa nella logistica automotive con una flotta di oltre 3. 000 vagoni ferroviari per il trasporto di mezzi gommati, 650 camion che ogni anno trasportano mediamente 3, 5 milioni di autovetture nuove, 19 basi operative in Europa con spazi per oltre 4 milioni di metri quadri e mille addetti. «Piombino può candidarsi come nuovo gate europeo per la movimentazione di automobili - sostiene l' Ad Ringoli - creando un terminal auto integrato che consentirà di sviluppare e attirare nuovi traffici». Che aggiunge: «Vogliamo essere una porta della Germania per l' esportazione di auto negli Stati Uniti e nel Far East e anche per l' arrivo di auto destinate al Centro Europa, che attualmente arrivano sulle banchine di altri porti, esclusivamente stranieri. Ars Altmann, che è leader europeo nel settore della logistica e dei servizi via terra, cioè treno e camion, è la prima volta che investe in un hub **portuale** ed è un dato non secondario per Piombino. Il nostro sarà un traffico intermodale, mare, ferro e gomma». Su quei 50 mila metri quadrati di banchina in concessione per 30 anni prenderà forma un polo logistico dotato di quanto è necessario per la distribuzione dei veicoli, con consegna al cliente finale. Dai servizi di trasporto nazionale e internazionale, marittimo, ferroviario e stradale, alla ricezione e controllo dei veicoli dalle navi, carico e scarico dei veicoli dai vagoni ferroviari e gestione del deposito. Previste attività di officina oltre a quelle di carrozzeria, dal lavaggio e asciugatura, toelettatura interna, controlli anche delle funzionalità elettroniche e meccaniche, montaggio di optional e personalizzazioni, riparazioni e quant' altro, fino all' immatricolazione e targatura. «Oltre al management nei trent' anni di concessione la società prevede di dare lavoro a 5 amministrativi e 55 operativi - afferma Ringoli -. La previsione è di raggiungere il pieno sviluppo delle attività entro il terzo anno, per arrivare a pieno regime entro il quinto anno». Che aggiunge: «ARS Altmann è uno dei player più importanti dell' automotive a livello mondiale e movimenta autovetture per tutti i marchi del mercato». Un unico progetto che è stato tarato in tre distinte proposte, anche se a spuntarla sugli altri due lotti messi a bando dall' Authority è stata Liberty Magona Srl, che da luglio 2019 fa parte di Gfg Alliance, gruppo mondiale che opera in svariati settori (acciaio, alluminio, estrazione mineraria, commercio ai materie prime). «Non è stato semplice adeguare un unico progetto industriale ai tre lotti - sostiene l' amministratore delegato di Manta Logistics -, ma ciascuno dei progetti presentati ha una sua autonomia. Abbiamo potenzialità importanti per Piombino e appena l' assegnazione sarà definitiva, nei prossimi giorni saranno fatti i necessari passaggi di verifica dall' **Autorità portuale**, inizieremo a lavorare per dare gambe all' investimento».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Che conclude: «Confidiamo in tempi brevi. Nel settore dell' automotive non tutti i veicoli movimentati necessitano di attrezzature portuali per cui cercheremo di avviare i traffici il prima possibile sperando di poter avere delle operatività ferroviarie transitorie, in attesa del prolungamento dell' asse ferroviario. A nostro avviso le aree dove poter operare ci sono, si tratta di avviare una concertazione con l' Ente». --

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la protesta dei residenti

Poche navi in partenza la sera Non c'è più posto per le auto

PORTOFERRAIO Decine di passeggeri, per la maggior parte residenti all'isola d' Elba, hanno dovuto lasciare l'auto a **Piombino** per imbarcarsi a bordo delle ultime corse serali del traghetto per Portoferraio. È quanto è accaduto giovedì sera sul **porto** di **Piombino**. Il fatto, ovviamente, ha scatenato le proteste dei passeggeri alla stazione marittima di **Piombino**, sia sui social. Non è la prima volta che, nelle ultime settimane, si verificano dei problemi di sovraffollamento nelle ultime corse delle compagnie di navigazione. Il motivo? I traghetti effettuano meno corse rispetto alla stagione precedente (conseguenza del coronavirus) e, in particolare dal martedì al giovedì, si creano problemi nelle ultime corse da **Piombino**, con un buco dalle 18,40 alle 22. Così capita che, se nel corso della giornata il traffico verso l' Elba scorra fluido (fin troppo rispetto a un mese di giugno pre-Covid), mentre di sera chi non ha la prenotazione si trovi impossibilitato a caricare l'auto a bordo. Il problema si è ripresentato ieri sera, nonostante l'orario leggermente potenziato del venerdì sera, con partenze da **Piombino** alle 18,30; 19,30 e 22,30. Già alle 18, infatti, non era più possibile prenotare dal sito di Moby Toremor un posto auto per le corse delle 18,30 e 19,30. Tutto esaurito. Il motivo? L'arrivo di turisti, proprietari di seconde case e utenti elbani senza prenotazione che vogliono rientrare sull'isola. --

ELBA

Arriva "Elba Ok" l'assicurazione anti Covid-19 per i turisti dell'isola

La polizza coprirà i costi per le cancellazioni delle prenotazioni a Bertini: «Ora viene da noi più vivace la vacanza in sicurezza»

Confermati i voli per la 2ª settimana del luglio del 2020

POSINI ARTICOLI FUNEBRI E MARMI

Per informazioni: 041.5000000 - 041.5000001

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il braccio di ferro per il carburante

Benzina, arrivano i rifornimenti per Beyfin

Autorizzate due corse occasionali nella notte per superare l' emergenza di questi giorni, ma la soluzione definitiva è lontana

PORTOFERRAIO Da questa mattina, a meno di altri colpi di scena, anche i sette distributori della compagnia Beyfin e le pompe dell' Aci in via Manganaro a Portoferraio avranno una scorta di benzina verde. Questo perché, dopo giornate di emergenza piena e trattative serrate, sono state autorizzate altre due corse occasionali dall' **Autorità di sistema portuale**: si tratta del mezzo della Lampomare con a bordo un mezzo per il rifornimento del distributore Aci e della nave speciale Billton, che effettuerà una corsa occasionale (autorizzata vista l' emergenza carburante) con a bordo i mezzi della compagnia Beyfin per il rifornimento dei sette distributori della società presenti sul territorio elbano. Martedì notte i bilici della Beyfin non sono stati imbarcati per un problema di natura tecnica, relativo all' assenza di ganci di rizzaggio omologati per mettere in sicurezza gli automezzi a bordo della nave, in caso di mare agitato. Il problema, secondo quanto appreso, è stato superato nella giornata di ieri, grazie all' arrivo di altri mezzi dotati dei ganci. Il mancato imbarco di martedì notte, di fatto, è stato la causa dei gravi disagi patiti dagli utenti elbani nella giornata di giovedì, dove la benzina verde era disponibile solo in pochissimi distributori, tanto che la ditta Barontini, per accontentare un po' tutti, aveva deciso di applicare un tetto di 10 euro per ciascun rifornimento. Nella tarda mattinata l' emergenza è parzialmente rientrata, dopo che Eni ha deciso di autorizzare Elbana Petroli a rifornire i propri distributori con la benzina in giacenza nel deposito costiero, nonostante il contratto di collaborazione sia scaduto a fine maggio. Ma otto distributori su 18, di cui sette targati Beyfin, sono rimasti senza rifornimento anche nella giornata di ieri. Un paradosso, visto che è proprio la società Beyfin ad aver fatto domanda per attivare una linea stabile di movimentazione del carburante, in modo da rifornire i distributori con mezzi propri e senza dover passare dal deposito costiero, in modo da abbassare i prezzi della benzina. --



Il commercio

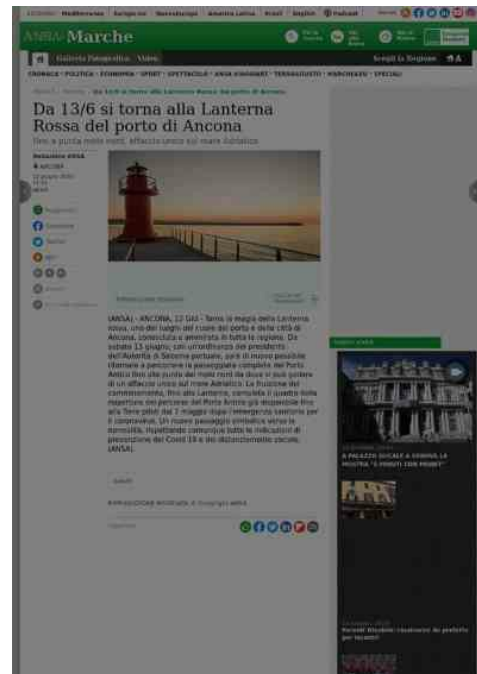
Arrivano due punti ristoro al porto antico E in centro cambia la viabilità per i dehors

Due progetti per far vivere il porto antico e farlo diventare ancor di più un luogo del cuore per gli anconetani. Sono quelli che l'Authority diretta dal presidente Rodolfo Giampieri sta prendendo in considerazione per il periodo estivo e riferibili presumibilmente all' area del Molo Rizzo. Proprio in questi giorni, l' ente **portuale** sta verificando la fattibilità delle iniziative proposte da due diversi imprenditori. Si tratterebbe, stando a quanto trapelato, di collocare dei punti ristoro. Check che, fino a due anni fa, erano presenti grazie all' iniziativa Ti Ci Porto targata Gabriele Capannelli. L' imprenditore anconetano non ha presentato domanda questo risulta all' Authority per rivalizzare con una nuova edizione il brand che tanto ha dato all' area più antica dello scalo. Attualmente, in quella zona, come punto di riferimento per chi passeggia tra i tatuaggi urbani e la linea rossa c' è il food truck di Nicola Carriero del bar la Rotonda. La parte in cemento del locale è stata demolita lo scorso febbraio per ragioni di sicurezza. Per quanto riguarda gli eventi, proprio in questo periodo dell' anno, il porto antico veniva caratterizzato dall' Ancona Street Food Festival. Quest' anno la kermesse non si terrà. «Questa è una fase di profonda trasformazione ha detto il presidente dell' **Autorità portuale** Giampieri -. Lo spazio unico del porto antico viene già vissuto con grande entusiasmo dalla comunità e rappresenta un luogo a disposizione degli imprenditori che possono sviluppare idee creative per coinvolgere il territorio nel rispetto di tutte le disposizioni normative, che oggi incidono pesantemente sul bilancio aziendale». Ha aggiunto Giampieri: «Guardiamo con favore allo sviluppo di qualsiasi progetto che possa migliorare l' accoglienza e valorizzare la bellezza di questa area». Intanto in centro si lavora a sostegno dei commercianti. Via Villafranca è stata chiusa al traffico dal Comune per consentire al ristorante Zenzero di allargarsi con dehors. fe. ser. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Da 13/6 si torna alla Lanterna Rossa del porto di Ancona

(ANSA) - **ANCONA**, 12 GIU - Torna la magia della Lanterna rossa, uno dei luoghi del cuore del **porto** e della città di **Ancona**, conosciuta e ammirata in tutta la regione. Da sabato 13 giugno, con un'ordinanza del presidente dell'Autorità di Sistema portuale, sarà di nuovo possibile ritornare a percorrere la passeggiata completa del **Porto** Antico fino alla punta del molo nord da dove si può godere di un affaccio unico sul mare Adriatico. La fruizione del camminamento, fino alla Lanterna, completa il quadro della riapertura del percorso del **Porto** Antico già disponibile fino alla Torre piloti dal 7 maggio dopo l'emergenza sanitaria per il coronavirus. Un nuovo passaggio simbolico verso la normalità, rispettando comunque tutte le indicazioni di prevenzione del Covid 19 e del distanziamento sociale. (ANSA).



Porto Civitavecchia: nuovo pontile per le Autostrade del Mare. Lavori in vantaggio sui tempi nonostante il fermo per Covid

(FERPRESS) - Roma, 12 GIU - Completati i pali del primo impalcato del pontile numero due; iniziata la prefabbricazione degli elementi in cemento armato che verranno collocati proprio sui pali. Questo lo stato di avanzamento dei lavori della nuova banchina della darsena traghetti nell'ambito del progetto "BClink: MoS for the future", cofinanziato dall'Unione Europea con l'importante contributo a fondo perduto di 2,2 milioni. Il Consorzio Stabile Grandi Lavori e l'impresa consorziata esecutrice R.C.M. Costruzioni S.r.l. hanno ripreso celermente i lavori a fine aprile a seguito del blocco causato dall'emergenza sanitaria ed in condizioni di totale sicurezza. L'AdSP, unitamente alla Direzione Lavori, ha, infatti, provveduto a fornire alle imprese le indicazioni necessarie per l'attuazione delle misure di sicurezza previste dai recenti aggiornamenti normativi per il contenimento dell'epidemia da Covid-19. Nei giorni scorsi il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha voluto visitare il cantiere e vedere di persona lo stato di avanzamento dei lavori. Nell'occasione erano presenti l'Onorevole Claudio Mancini, il Presidente della Compagnia Portuale, Enrico Luciani e il suo Vice e consigliere comunale, Patrizio Scilipoti. "I lavori sono ripresi e si procede speditamente - sottolinea di Majo - con l'impresa che ha recuperato, nei tempi di costruzione, quanto perso a causa del coronavirus. Nei primi mesi del prossimo anno il nostro porto avrà questa nuova importante infrastruttura la cui realizzazione è, oggi più che mai, fondamentale per rispondere all'ulteriore sviluppo del traffico Ro/Ro e Ro/Pax. Ciò, peraltro, non solo sulla "rotta" Civitavecchia-Barcellona, sempre più competitiva per gli importanti investimenti compiuti dall'armatore Grimaldi in termini di vantaggi di carattere ambientale, ma anche, in virtù dell'attività di promozione che l'Authority sta portando avanti per l'attivazione di nuove linee marittime commerciali essenzialmente verso la sponda sud del Mediterraneo".



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia, nuovo pontile per le Autostrade del Mare. Lavori in vantaggio sui tempi nonostante il fermo per Covid

Civitavecchia- Completati i pali del primo impalcato del pontile numero due; iniziata la prefabbricazione degli elementi in cemento armato che verranno collocati proprio sui pali. Questo lo stato di avanzamento dei lavori della nuova banchina della darsena traghetti nell' ambito del progetto "BClink: MoS for the future", cofinanziato dall' Unione Europea con l' importante contributo a fondo perduto di 2,2 milioni. Il Consorzio Stabile Grandi Lavori e l' impresa consorziata esecutrice R.C.M. Costruzioni S.r.l. hanno ripreso celermente i lavori a fine aprile a seguito del blocco causato dall' emergenza sanitaria ed in condizioni di totale sicurezza. L' AdSP, unitamente alla Direzione Lavori, ha, infatti, provveduto a fornire alle imprese le indicazioni necessarie per l' attuazione delle misure di sicurezza previste dai recenti aggiornamenti normativi per il contenimento dell' epidemia da Covid-19. Nei giorni scorsi il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha voluto visitare il cantiere e vedere di persona lo stato di avanzamento dei lavori. Nell' occasione erano presenti l' Onorevole Claudio Mancini, il Presidente della Compagnia Portuale, Enrico Luciani e il suo Vice e consigliere comunale, Patrizio Scilipoti. 'I lavori sono ripresi e si procede speditamente - sottolinea di Majo - con l' impresa che ha recuperato, nei tempi di costruzione, quanto perso a causa del coronavirus. Nei primi mesi del prossimo anno il nostro **porto** avrà questa nuova importante infrastruttura la cui realizzazione è, oggi più che mai, fondamentale per rispondere all' ulteriore sviluppo del traffico Ro/Ro e Ro/Pax. Ciò, peraltro, non solo sulla 'rotta' **Civitavecchia**-Barcellona, sempre più competitiva per gli importanti investimenti compiuti dall' armatore Grimaldi in termini di vantaggi di carattere ambientale, ma anche, in virtù dell' attività di promozione che l' Authority sta portando avanti per l' attivazione di nuove linee marittime commerciali essenzialmente verso la sponda sud del Mediterraneo'.



Nuovo pontile nel porto di Civitavecchia

Proseguono i lavori della struttura dedicata alle Autostrade del Mare

Redazione

CIVITAVECCHIA Prosegue velocemente la realizzazione del nuovo pontile adibito alle Autostrade del Mare nel porto di Civitavecchia, tanto che i lavori sono più avanti del previsto, nonostante il fermo per il Covid-19. Completati i pali del primo impalcato del pontile numero due; iniziata la prefabbricazione degli elementi in cemento armato che verranno collocati proprio sui pali. Questo lo stato di avanzamento dei lavori della nuova banchina della darsena traghetti nell'ambito del progetto BClick: MoS for the future, cofinanziato dall'Unione europea con l'importante contributo a fondo perduto di 2,2 milioni. Il Consorzio Stabile Grandi Lavori e l'impresa consorziata esecutrice R.C.M. Costruzioni Srl hanno ripreso celermente i lavori a fine aprile a seguito del blocco causato dall'emergenza sanitaria ed in condizioni di totale sicurezza. L'AdSp, unitamente alla Direzione Lavori, ha, infatti, provveduto a fornire alle imprese le indicazioni necessarie per l'attuazione delle misure di sicurezza previste dai recenti aggiornamenti normativi per il contenimento dell'epidemia da Covid-19. Nei giorni scorsi il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo ha voluto visitare il cantiere e vedere di persona lo stato di avanzamento dei lavori. Nell'occasione erano presenti l'onorevole Claudio Mancini, il presidente della Compagnia Portuale, Enrico Luciani e il suo vice e consigliere comunale, Patrizio Scilipoti. I lavori sono ripresi e si procede speditamente sottolinea di Majo con l'impresa che ha recuperato, nei tempi di costruzione, quanto perso a causa del Coronavirus. Nei primi mesi del prossimo anno il nostro porto avrà questa nuova importante infrastruttura la cui realizzazione è, oggi più che mai, fondamentale per rispondere all'ulteriore sviluppo del traffico Ro/Ro e Ro/Pax. Ciò, peraltro, non solo sulla rotta Civitavecchia-Barcellona, sempre più competitiva per gli importanti investimenti compiuti dall'armatore Grimaldi in termini di vantaggi di carattere ambientale, ma anche, in virtù dell'attività di promozione che l'Authority sta portando avanti per l'attivazione di nuove linee marittime commerciali essenzialmente verso la sponda sud del Mediterraneo.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, riprende la costruzione della darsena traghetti

La nuova banchina espanderà i collegamenti passeggeri e merci. di Majo: "Promuoviamo nuove linee marittime"

Procedono i lavori di realizzazione della nuova banchina della darsena traghetti del **porto** di **Civitavecchia**. Sono stati completati i pali del primo impalcato del pontile numero due ed è iniziata la prefabbricazione degli elementi in cemento armato per i pali. La nuova banchina rientra nel progetto 'BClink: MoS for the future, cofinanziato dall' Unione europea con un contributo a fondo perduto di 2,2 milioni di euro. Il Consorzio Stabile Grandi Lavori e l'impresa consorziata esecutrice R.C.M. Costruzioni hanno ripreso quindi il cantiere dopo il fermo da lockdown, con l' Autorità di sistema portuale del Tirreno che fa capo a **Civitavecchia** e la direzione dei lavori che hanno implementato tutti i nuovi protocolli sanitari. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, nei giorni scorsi ha visitato il cantiere insieme al deputato Claudio Mancini (PD) e al presidente della Compagnia Portuale, Enrico Luciani, insieme al vice e consigliere comunale Patrizio Scilipoti. «I lavori sono ripresi e si procede speditamente - sottolinea di Majo - con l'impresa che ha recuperato, nei tempi di costruzione, quanto perso a causa del coronavirus. Nei primi mesi del prossimo anno il nostro **porto** avrà questa nuova importante infrastruttura la cui realizzazione è, oggi più che mai, fondamentale per rispondere all'ulteriore sviluppo del traffico ro/ro e ro/pax. Ciò, peraltro, non solo sulla rotta **Civitavecchia-Barcellona**, sempre più competitiva per gli importanti investimenti compiuti dall'armatore Grimaldi in termini di vantaggi di carattere ambientale, ma anche in virtù dell'attività di promozione che l'Authority sta portando avanti per l'attivazione di nuove linee marittime commerciali essenzialmente verso la sponda sud del Mediterraneo».



Civitavecchia, a regime i lavori alla Darsena Traghetti

Civitavecchia - Completati i pali del primo impalcato del pontile numero due; iniziata la prefabbricazione degli elementi in cemento armato che verranno collocati proprio sui pali. Questo lo stato di avanzamento dei lavori della nuova banchina della Darsena Traghetti nell'ambito del progetto "BLink: MoS for the future", cofinanziato dall'Unione europea con l'importante contributo a fondo perduto di 2,2 milioni. Il Consorzio Stabile Grandi Lavori e l'impresa consorziata esecutrice Rcm Costruzioni hanno ripreso i lavori a fine aprile a seguito del blocco causato dall'emergenza sanitaria e in condizioni di sicurezza. L' **Autorità** di **sistema** portuale, insieme alla Direzione Lavori, ha infatti provveduto a fornire alle imprese le indicazioni necessarie per l'attuazione delle misure di sicurezza previste dai recenti aggiornamenti normativi per il contenimento dell'epidemia da coronavirus. Nei giorni scorsi il Presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, ha visitato il cantiere. Nell'occasione erano presenti il deputato del Partito democratico, Claudio Mancini, il presidente della Compagnia Portuale, Enrico Luciani e il suo vice e consigliere comunale, Patrizio Scilipoti: 'I lavori sono ripresi e si procede speditamente - sottolinea di Majo - con l'impresa che ha recuperato, nei tempi di costruzione, quanto perso a causa del coronavirus. Nei primi mesi del prossimo anno il nostro porto avrà questa nuova importante infrastruttura la cui realizzazione è, oggi più che mai, fondamentale per rispondere all'ulteriore sviluppo del traffico ro-ro e ro-pax. Questo peraltro non solo sulla rotta Civitavecchia-Barcellona, sempre più competitiva per gli importanti investimenti compiuti dal gruppo armatoriale Grimaldi in termini di vantaggi di carattere ambientale, ma anche, in virtù dell'attività di promozione che l'Authority sta portando avanti per l'attivazione di nuove linee marittime commerciali essenzialmente verso la sponda sud del Mediterraneo'.



Flessibilità delle banchine pubbliche Civitavecchia propone nuove misure

CIVITAVECCHIA Penultimo passo ufficiale verso la flessibilità dell'utilizzo delle banchine pubbliche per far fronte all'emergenza sanitaria in corso ed attrarre nuovi traffici. Prendendo spunto dal c.d. Decreto Rilancio, che al comma 9 dell'articolo 199 stabilisce che al fine di far fronte alle fluttuazioni dei traffici portuali merci e passeggeri riconducibili all'emergenza Coronavirus, fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato di emergenza le **AdSP** possono, con provvedimento motivato, destinare temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti, il presidente dell'**AdSP** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale**, **Francesco Maria di Majo** ha presentato all'Organismo di Partenariato una bozza di provvedimento volta ad introdurre misure straordinarie per garantire la massima disponibilità dell'impianto portuale complessivamente considerato, indipendentemente dalle destinazioni funzionali del Piano Regolatore vigente, assicurando tuttavia la compatibilità dei diversi utilizzi con le caratteristiche tecniche di aree e banchine. Il presidente di **Majo**, rispettando l'impegno preso con il cluster portuale in occasione della seduta dell'Organismo del 27 maggio ha così dato una risposta concreta alle esigenze espresse dalla gran parte degli operatori portuali. Tale provvedimento è, peraltro, in linea con l'approccio volto all'ottimizzazione delle aree commerciali del porto di Civitavecchia in un'ottica di sviluppo della logistica integrata con il nuovo interporto. A partire da oggi e fino ai sei mesi successivi alla fine dell'emergenza da Coronavirus chiarisce di **Majo** sulle banchine pubbliche potrà essere scaricata qualsiasi tipologia di merce. Ci sarà, se del caso, un adeguamento del regolamento sulle operazioni portuali relativamente alla sosta temporanea delle merci in banchina che, in termini di franchigia, sarà ridotto al solo tempo necessario allo svolgimento delle operazioni di scarico della nave, affinché sia salvaguardato il massimo utilizzo della banchina stessa da parte di tutti coloro che ne faranno richiesta. Al fine di adottare, in questo particolare momento, tutte le misure possibili atte a garantire il massimo sfruttamento delle aree e banchine pubbliche da parte degli operatori che intendono utilizzare il porto di Civitavecchia, si sta rispondendo alle numerose richieste di accosto in sosta inoperosa pervenute da parte di navi da crociera e merci che sono in attesa di riprendere le attività commerciali nel Mediterraneo. Questa disponibilità va intesa anche in un'ottica di fidelizzazione delle compagnie armatoriali che, prima del fermo, avevano avviato a Civitavecchia importanti attività come il trasferimento presso l'interporto di tutte le attività di rifornimento per le unità che navigano nel Mediterraneo. D'altra parte, tali unità navali, garantiscono il mantenimento di alcuni servizi da parte di imprese locali, quali provveditoria marittima, provviste di bordo, smaltimento rifiuti ed altre attività per il personale con positive ricadute sul tessuto occupazionale ed imprenditoriale locale, già gravemente minato dal blocco determinato dal periodo emergenziale. Lungo il confronto sul Progetto di bilancio 2019 nel corso del quale le organizzazioni sindacali hanno chiesto ai vertici dell'ente lo sblocco di una quota parte del fondo accantonato per i contenziosi. È il momento in cui bisogna essere uniti e compatti riprende per far sì che arrivino i finanziamenti necessari di cui abbiamo tanto bisogno. Proseguono le nostre interlocuzioni con il Governo che, ritengo, farà la sua parte e non abbandonerà il porto di Civitavecchia che sta vivendo una situazione di grande criticità. È su questo che stiamo lavorando. Proprio nell'ottica della coesione e condivisione, faremo comunque una richiesta espressa al Collegio dei Revisori per verificare la possibilità dello svincolo di una quota parte del fondo accantonato per assicurare la funzionalità e l'operatività del porto, salvaguardando così anche i livelli





La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

conclude il presidente dell'Authority. I sindacati CISL e UIL, la Compagnia Portuale e il restante cluster portuale hanno accolto con favore e fiducia l'apertura del presidente in tal senso. Il progetto di bilancio 2019 ha, infine, ottenuto il consensus dell'Organismo.

Porto di Gaeta, firmata la concessione alla società Interterminal

Affidata in concessione un' area di oltre cinque mila metri quadrati per lo svolgimento di operazioni portuali all' interno del porto commerciale.

Gaeta - Firmato questa mattina presso la sede di Fiumicino l' atto con il quale è stata data in concessione alla società Interterminal s.r.l. un' area di oltre cinque mila metri quadrati per lo svolgimento di operazioni portuali all' interno del porto commerciale di Gaeta. L' area sarà adibita per lo stoccaggio/magazzino di rinfuse solide sulla Banchina Salvo D' Acquisto . 'L' atto sottoscritto quest' oggi - dichiara il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, **Francesco Maria di Majo** - rappresenta un segnale concreto da parte del principale e storico operatore del network **portuale** laziale, per il rilancio della portualità e della logistica sul territorio'. L' Amministratore Delegato della Interterminal s.r.l., Ferdinando De Caro è 'fiducioso che con questo nuovo 'tassello' la società darà il suo ulteriore contributo allo sviluppo del territorio, per rendere sempre di più il Porto di Gaeta un modello di efficienza ed efficacia della portualità italiana , sfruttando le infrastrutture e le tecnologie di ultima generazione e puntando sull' eccellenza dei servizi'. La concessione avrà durata fino al 31 dicembre 2021.



A Interterminal una nuova concessione al porto di Gaeta

Presso la sede di Fiumicino dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale è stato firmato l'atto col quale un'area di oltre 5 mila metri quadrati per lo svolgimento di operazioni portuali all'interno del porto commerciale di Gaeta è stata affidata alla società Interterminal. Lo si apprende da una nota della port authority in cui si specifica che l'area sarà adibita per lo stoccaggio e magazzino di rinfuse solide sulla banchina Salvo D'Acquisto.

'L'atto sottoscritto quest'oggi rappresenta un segnale concreto da parte del principale e storico operatore del network portuale laziale per il rilancio della portualità e della logistica sul territorio' ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo. L'amministratore delegato di Interterminal, Ferdinando De Caro, si è detto 'fiducioso che con questo nuovo tassello' la società darà il suo ulteriore contributo allo sviluppo del territorio, per rendere sempre di più il porto di Gaeta un modello di efficienza ed efficacia della portualità italiana, sfruttando le infrastrutture e le tecnologie di ultima generazione e puntando sull'eccellenza dei servizi'. La concessione avrà durata fino al 31 dicembre 2021.



Presso la sede di Fiumicino dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale è stato firmato l'atto col quale un'area di oltre 5 mila metri quadrati per lo svolgimento di operazioni portuali

I due arrestati traditi dal segnalatore

Simone D' Angelo e Manuele Scognamiglio presi dai finanzieri all' interno del container dove era stato installato un segnalatore Per gli inquirenti erano lì perché stavano aspettando la droga Secondo gli avvocati difensori, stavano svolgendo il loro lavoro

L' INCHIESTA Si tinge di giallo il sequestro dei 54 chili di cocaina effettuato dalla Guardia di Finanza mercoledì sera. Secondo alcune indiscrezioni, infatti, la cocaina sarebbe stata scovata e sequestrata nel **porto** di Gioia Tauro, dove la nave proveniente dal Sudamerica aveva fatto scalo prima di ripartire alla volta di Civitavecchia. Quel che è certo, è che i panetti contenenti la polvere bianca erano stati nascosti all' interno di un container e che questo avrebbe finito il suo viaggio al **porto** di Civitavecchia. Ma quando è giunto nello scalo, al suo interno c' era o no la droga? Domanda a cui probabilmente si avrà una risposta oggi stesso, dato che per le 10 è fissata l' udienza di convalida dell' arresto dei due civitavecchiesi coinvolti in questa indagine, Simone D' Angelo e Manuele Scognamiglio, rispettivamente assistiti dagli avvocati Matteo Mormino e Francesca Maruccio. INCENSURATI «Non c' è stato modo di vedere ancora nessun atto dicono entrambi per cui non c' è molto da dire sulla vicenda finché non leggeremo le carte prodotte dalla Procura». I legali comunque sottolineano come i propri assistiti siano delle persone insospettabili. Entrambi non hanno mai avuto a che fare con la giustizia, essendo incensurati. Resta da capire se oggi, di fronte al giudice per le indagini preliminari Paola Petti, decideranno di fornire la propria versione dei fatti oppure preferiranno restare in silenzio e avvalersi della facoltà di non rispondere. Udienza che peraltro si svolgerà in videoconferenza per le norme anti Covid. Il gip e il suo cancelliere saranno in un' aula del tribunale di via Terme di Traiano, gli avvocati e i loro assistiti si collegheranno dal carcere di Aurelia dove i due sono detenuti. FIAMME GIALLE A COLPO SICURO Intanto inizia a trapelare qualche dettaglio in più sull' operazione delle Fiamme Gialle. Per esempio il fatto che gli inquirenti fossero dietro quel carico di droga già da tempo. Il container che conteneva i 54 chili di cocaina, infatti, era dotato di un segnalatore. Dunque, gli uomini della Guardia di Finanza sapevano perfettamente che su quel container viaggiava la droga, anche grazie a un lavoro in equipe con altre forze dell' ordine e procure nazionali e internazionali. Quando il carico è arrivato a Civitavecchia, al deposito dei container, i finanzieri sono andati a colpo sicuro. Appena arrivati in banchina, hanno visto che D' Angelo e Scognamiglio stavano frugando all' interno di quel container. Secondo la versione della magistratura inquirente, perché erano alla ricerca dei panetti di cocaina e sapevano che doveva arrivare. Secondo la versione dei difensori, perché lavorando entrambi per una ditta di La Spezia che si occupa della manutenzione dei container che arrivano nello scalo locale, stavano semplicemente svolgendo il proprio lavoro ed erano all' oscuro di tutto. Sta di fatto che quando i finanzieri sono arrivati, hanno trovato D' Angelo e Scognamiglio nel container e gli hanno messo le manette ai polsi. Altro aspetto da capire infatti, se la Procura si sia basata solo sul fatto che erano dentro il container per arrestarli, oppure se sia in possesso di altri elementi che dimostrerebbero il coinvolgimento dei due civitavecchiesi. Così come sarebbe importante capire se la droga doveva arrivare a Civitavecchia oppure era destinata al mercato della Calabria. Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Al porto smistamento di 70 mila indumenti

Un **porto** a volte crocevia dei traffici di droga; ma anche un **porto** solidale. Lo scalo è infatti diventato centro di smistamento per l'invio di 70 mila capi di vestiario, più che altro pigiama e indumenti sportivi, ad alcune organizzazioni umanitarie non profit nazionali e internazionali. Il materiale è stato devoluto dal Sovrano Ordine di Malta dopo un lungo lavoro degli uffici giudiziari del Tribunale di Civitavecchia e del locale Ufficio delle Dogane. Poi è stata creata una task force della solidarietà composta da volontari della Protezione civile e dal personale delle imprese Grandi Sollevamenti e Servizi s.r.l e dall'Agenzia Ant. Marittima Bellettieri & Co. Una eccezionale macchina della solidarietà che ha appunto garantito un supporto eccezionale fatto di uomini, mezzi speciali e locali idonei per smistare appunto gli indumenti da distribuire in Italia e all'estero. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il terminal container di Taranto ormai pronto al via

Lo scalo pugliese deve fare i conti oltre che con il Covid con la crisi delle acciaierie

Veziro Benetti

TARANTO Intervista Skype a Sergio Prete presidente della **AdSp** del mar Ionio. Sempre disponibile il presidente che ha un compito certamente non facile in un'area che vede il porto andare a braccetto con l'Arcelor Mittal. Il momento non è dei più entusiasmanti. Prete ha parlato di traffico, di quello relativo al 2019 e di quello che si prospettava ad inizio anno. Poi il film dell'orrore. Movimento in picchiata come in altri porti nazionali. Un sorriso quando abbiamo parlato del terminal contenitori che dopo anni sarà gestito dalla società terminalista turca Yilport. Si doveva partire in Aprile, poi la pandemia ha fatto slittare le date di avvio. Ma si parla dei primissimi giorni di Luglio quando un feeder della Cma Cgm darà il via al servizio. Anche le operazioni che riguardano il ripristino delle gru di banchina che un tempo erano a servire le cellulari Evergreen stanno terminando. Il presidente si è soffermato durante l'intervista sulle crociere, quest'anno purtroppo azzerate, ma per il 2021 si prevede l'arrivo di 21 unità con l'avvio in concessione di uffici per l'assistenza ai passeggeri. Non sono mancati accenni sui cantieri aperti nell'area portuale: vasca di colmata, dragaggi rettifica del San Cataldo. Ascoltiamo l'intervista.



MATTINATA DOPO UN VERTICE DEI COMMISSARI CON IL PREFETTO DI FOGGIA E LA CAPITANERIA DI PORTO DI MANFREDONIA

Riaperte le spiagge libere

Predisposta una cartellonistica per avvertire che le aree sono senza assistenza

MATTINATA. Spiagge libere aperte lungo i 16 chilometri di costa mattinata. E' stata revocata infatti l'ordinanza dei giorni scorsi decisa dai commissari straordinari che, invocando "le disposizioni volte a fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e la necessità di approntare iniziative per il servizio di salvamento", avevano vietato l'utilizzo dei tratti di arenile liberi ai fini della balneazione, con un provvedimento che aveva suscitato l'avversione dei cittadini e degli operatori turistici, tra i quali i gestori degli stabilimenti balneari. A seguito di un incontro convocato in prefettura dal Prefetto di Foggia Raffaele Grassi, alla quale ha preso parte anche il Comandante del Compartimento marittimo di **Manfredonia**, i commissari hanno fatto marcia indietro. A risolvere il tutto la determinazione di apporre, sulle spiagge libere di Mattinata, cartellonistica contenente le indicazioni delle misure di contrasto alla diffusione del virus COVID-19 nonché la dicitura "Attenzione balneazione non sicura per mancanza di servizio di salvataggio". Queste le modalità per la fruizione delle spiagge libere di Mattinata, sulla base della scontata constatazione che il Comune di Mattinata, come la gran parte delle altre località marine, non è nelle condizioni di attivare un servizio di assistenza e salvataggio sulle spiagge libere esistenti sul territorio comunale la cartellonistica contenente le indicazioni delle misure di contrasto alla diffusione del virus COVID-19 che verrà apposta sulle spiagge libere dovrà contenere la dicitura "Attenzione balneazione non sicura per mancanza di servizio di salvataggio". Nei quattro giorni di vigenza dell'ordinanza comunale che vietava l'accesso alle spiagge libere per la balneazione si era formato un comitato spontaneo, composto in maggioranza da donne, che aveva fatto un sit in di protesta in sotto il palazzo del Comune per ottenere la revoca di un provvedimento considerato sbagliato. Francesco Bisceglia.



Bacino di carenaggio in via di miglioramento

Domenico LatinoGIOIA TAURO Insediata la commissione di gara per l'affidamento dei lavori di "resecazione" della banchina, al fine di adeguare l'infrastruttura portuale al successivo accosto del bacino di carenaggio. L'obiettivo dell'Autorità portuale, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, è implementare e diversificare le attività lavorative presenti nello scalo. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto punta ad essere un punto di riferimento anche nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi nel circuito internazionale del Mediterraneo. L'opera è stata finanziata con il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese", per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro. Collegata ai lavori di "resecazione della banchina" anche la progettazione delle operazioni di completamento della banchina - lato nord (importo 16,5 milioni) che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo. Nel contempo, l'Authority, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer, sta individuando, con specifica gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro. Insediata la commissione per l'affidamento dei lavori di "resecazione"



Bacino di carenaggio, si va avanti

Una commissione sceglierà la ditta che farà i lavori di resecazione

GIOIA TAURO - Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della "resecazione della banchina", al fine di adeguare l'infrastruttura portuale al successivo accosto del bacino di carenaggio. A prendere parte alla competizione pubblica le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di Gioia Tauro. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro punta ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. L'opera è stata finanziata con il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese", per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Collegata ai lavori di "resecazione della banchina", anche, la progettazione delle operazioni di completamento della banchina - lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore di 5 milioni di euro.



Porti: Gioia Tauro, al via l' iter per i lavori del bacino di carenaggio

Insediata commissione per trovare ditta 'resecazione banchina'

(ANSA) - GIOIA TAURO, 12 GIU - Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della "resecazione della banchina", al fine di adeguare l' infrastruttura **portuale** al successivo accosto del bacino di carenaggio. A prendere parte alla competizione pubblica, è scritto in una nota, "le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un' opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di Gioia Tauro". L' obiettivo dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. "Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio - prosegue la nota - il porto di Gioia Tauro punta ad essere un punto di riferimento, anche, nell' offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all' interno del circuito internazionale del Mediterraneo". L' opera è stata finanziata con il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese", per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro. "La realizzazione del bacino di carenaggio - è scritto nella nota - si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall' Ente che è impegnato nell' attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Collegata ai lavori di 'resecazione della banchina', anche, la progettazione delle operazioni di completamento della banchina - lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l' intero banchinamento dello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo, l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale **portuale** e permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell' intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro". (ANSA).



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto di Gioia Tauro: bacino di carenaggio, insediata commissione di gara che dovrà individuare la ditta per l'operazione di "resecazione della banchina"

Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della "resecazione della banchina", al fine di adeguare l'infrastruttura portuale al successivo accosto del bacino di carenaggio. A prendere parte alla competizione pubblica le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di **Gioia Tauro**. L'obiettivo dell'Autorità portuale di **Gioia Tauro**, guidata dal commissario straordinario, **Andrea Agostinelli**, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio - si legge in un comunicato stampa dell'Autorità portuale - il porto di **Gioia Tauro** punta ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. L'opera è stata finanziata con il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese", per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Collegata ai lavori di "resecazione della banchina", anche, la progettazione delle operazioni di completamento della banchina - lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di **Gioia Tauro**. Nel contempo, l'Autorità portuale di **Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro.



Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto Gioia Tauro: al via iter per lavori bacino carenaggio

Gioia Tauro - Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della "resecazione della banchina", al fine di adeguare l'infrastruttura **portuale** al successivo accosto del bacino di carenaggio. A prendere parte alla competizione pubblica, è scritto in una nota, "le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di **Gioia Tauro**". L'obiettivo dell'**Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, guidata dal commissario straordinario **Andrea Agostinelli**, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. "Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio - prosegue la nota - il porto di **Gioia Tauro** punta ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo". L'opera è stata finanziata con il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese", per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro. "La realizzazione del bacino di carenaggio - è scritto nella nota - si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Collegata ai lavori di 'resecazione della banchina', anche, la progettazione delle operazioni di completamento della banchina - lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di **Gioia Tauro**. Nel contempo, l'**Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di profondità del canale **portuale** e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimenti portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro". © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto Gioia Tauro: insediata commissione di gara che dovrà individuare la ditta che realizzerà la resecazione della banchina

(FERPRESS) - **Gioia Tauro**, 12 GIU - Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della "resecazione della banchina", al fine di adeguare l'infrastruttura portuale al successivo accosto del bacino di carenaggio. A prendere parte alla competizione pubblica le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del **porto** di **Gioia Tauro**. L'obiettivo dell'Autorità portuale di **Gioia Tauro**, guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il **porto** di **Gioia Tauro** punta ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. L'opera è stata finanziata con il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese", per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del **porto**. Collegata ai lavori di "resecazione della banchina", anche, la progettazione delle operazioni di completamento della banchina - lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di **Gioia Tauro**. Nel contempo, l'Autorità portuale di **Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro.



Il Metropolitano

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

AP Gioia Tauro. Resecuzione della banchina: insediata la commissione di gara per la realizzazione dell' opera

Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della 'resecuzione della banchina', al fine di adeguare l' infrastruttura **portuale** al successivo accosto del bacino di carenaggio. A prendere parte alla competizione pubblica le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un' opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di **Gioia Tauro**. L' obiettivo dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di **Gioia Tauro** punta ad essere un punto di riferimento, anche, nell' offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all' interno del circuito internazionale del Mediterraneo. L' opera è stata finanziata con il 'Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese', per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall' Ente che è impegnato nell' attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Collegata ai lavori di 'resecuzione della banchina', anche, la progettazione delle operazione di completamento della banchina - lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l' intero banchinamento dello scalo di **Gioia Tauro**. Nel contempo, l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di profondità del canale **portuale** e permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell' intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro. Andrea Agostinelli Il Porto di **Gioia Tauro** portacontainer.



Passo avanti nella realizzazione del bacino di carenaggio del porto di Gioia Tauro

In programma anche la progettazione delle operazione di completamento della banchina Si è insediata al **porto di Gioia Tauro** la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione del progetto "Resezione banchina per accosto bacino di carenaggio" al fine di adeguare l' infrastruttura portuale calabra al successivo accosto del bacino di carenaggio, opera con cui si intende fare del **porto di Gioia Tauro** un punto di riferimento all' interno del circuito internazionale del Mediterraneo anche nell' offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi. L' opera è stata finanziata con il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese", per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro. Collegata a quest' opera e inserita nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo portuale c' è anche la progettazione delle operazione di completamento della banchina - lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l' intero banchinamento dello scalo di **Gioia Tauro**. Inoltre l' Autorità portuale di **Gioia Tauro** ha reso noto che, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell' intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di cinque milioni di euro.



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro, un altro passo verso il bacino di carenaggio

Si è insediata la commissione gara per individuare la ditta che taglierà la banchina, adeguandola all'installazione della nuova struttura. Passo successivo, i dragaggi

Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della "resecazione" della banchina, sostanzialmente un taglio, al fine di adeguare l'infrastruttura portuale al successivo accosto del bacino di carenaggio. «A prendere parte alla competizione pubblica le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del **porto di Gioia Tauro**», scrive l'Autorità portuale in una nota. L'obiettivo del commissario straordinario, Andrea Agostinelli, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. Collegata ai lavori di resecazione anche la progettazione del completamento del lato Nord della banchina, per un costo di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di **Gioia Tauro**. Un bacino di carenaggio sarebbe una struttura del tutto nuova per uno dei principali porti di trasbordo del Mediterraneo. Permetterebbe di riparare soprattutto le navi portacontainer, offrendo un servizio in concorrenza ad altri porti relativamente vicini come Malta. **Gioia Tauro** punta ad essere un nuovo riferimento nei servizi di manutenzione delle portacontainer medio-grandi. È stato finanziato con il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese", per un totale di 30 milioni di euro. Nel contempo, l'Autorità portuale di **Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando con una commissione di gara la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro.



Porto Gioia, lavori bacino di carenaggio da 30 milioni: insediata la commissione di gara

Dovrà individuare la ditta che realizzerà un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del grande scalo calabrese

Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della resecazione della banchina, al fine di adeguare l'infrastruttura **portuale** al successivo accosto del bacino di carenaggio. A prendere parte alla competizione pubblica le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di **Gioia Tauro**. L'obiettivo dell'**Autorità portuale di Gioia Tauro**, guidata dal commissario straordinario, **Andrea Agostinelli**, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di **Gioia Tauro** punta ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. L'opera è stata finanziata con il Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Collegata ai lavori di resecazione della banchina, anche la progettazione delle operazioni di completamento della banchina lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di **Gioia Tauro**. Nel contempo, l'**Autorità portuale di Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di profondità del canale **portuale** e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimenti portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro.

Porto Gioia, lavori bacino di carenaggio da 30 milioni: insediata la commissione di gara

Dovrà individuare la ditta che realizzerà un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del grande scalo calabrese

12 giugno 2020 - 12:02

Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della resecazione della banchina, al fine di adeguare l'infrastruttura portuale al successivo accosto del bacino di carenaggio. A prendere parte alla competizione pubblica le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di Gioia Tauro. L'obiettivo dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese.

Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro punta ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. L'opera è stata finanziata con il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese", per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro.

La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Collegata ai lavori di resecazione della banchina, anche la progettazione delle operazioni di completamento della banchina lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di Gioia Tauro.

SEGUICI SUI SOCIAL

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

ULTIMI ORA

Comune Cutro, si dimette il sindaco Salvatore Dinuccio

Abosivino, sequestrati due fabbricati in via di costruzione nel Crotone

Cosenza, Piazza Biliotti chiude (di orari) per favorire i locali all'aperto: al via i test

Porto Gioia, lavori bacino di carenaggio da 30 milioni: insediata la commissione di gara

Coronavirus a Vibo, le indicazioni dell'Asp per i clienti del centro commerciale

Resecuzione banchina a Gioia Tauro

Per realizzare il bacino di carenaggio contribuendo al rilancio dello scalo

Redazione

GIOIA TAURO - Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della resecuzione della banchina, al fine di adeguare l'infrastruttura portuale al successivo accosto del bacino di carenaggio. A prendere parte alla competizione pubblica le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di Gioia Tauro. L'obiettivo dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro punta ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. L'opera è stata finanziata con il Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Collegata ai lavori di resecuzione della banchina, anche, la progettazione delle operazioni di completamento della banchina lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimenti portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro.



Gioia Tauro punta sulle riparazioni

Il Porto di Gioia Tauro traguarda sempre più da vicino l'obiettivo di diventare un hub di riferimento nei servizi di manutenzione delle portacontainer medio-grandi. Ieri si è infatti insediata la commissione di gara chiamata a individuare la ditta che dovrà realizzare la resecazione della banchina, e adeguare l'infrastruttura portuale al successivo accosto del Bacino di carenaggio. L'opera, finanziata con il Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, presenta un impegno di spesa di 30 milioni di euro. A prendere parte alla competizione pubblica le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto calabrese. Collegata ai lavori di resecazione della banchina, anche la progettazione delle operazioni di completamento della banchina - lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo, l'Autorità Portuale, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro.



ATTUALITA'

Porto di Gioia Tauro. Al via l' appalto per la realizzazione della 'resecazione della banchina'

Insediate la commissione di gara che dovrà individuare la ditta

Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della "resecazione della banchina", al fine di adeguare l'infrastruttura portuale al successivo accosto del bacino di carenaggio. A prendere parte alla competizione pubblica le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di Gioia Tauro. L'obiettivo dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro punta ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. L'opera è stata finanziata con il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese", per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Collegata ai lavori di "resecazione della banchina", anche, la progettazione delle operazioni di completamento della banchina - lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro.



Bacino di carenaggio a Gioia Tauro, primo passo per realizzare il progetto

Redazione

Gioia Tauro La commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della 'resecazione della banchina' è pronta. E' il primo passo per adeguare il porto e quella infrastruttura al successivo accosto del bacino di carenaggio. Lo comunica l'Authority in una nota. A prendere parte alla competizione pubblica le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di Gioia Tauro spiega l'Autorità di sistema portuale. L'obiettivo dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. L'opera è necessaria per dotare lo scalo anche del bacino di manutenzione che Msc ha sempre richiesto e che potrebbe dare più opportunità al porto calabrese. L'opera è stata finanziata con il 'Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese', per una spesa complessiva di 30 milioni di euro. Collegata ai lavori di 'resecazione della banchina', anche, la progettazione delle operazioni di completamento della banchina - lato nord, per un importo di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro.



Parte l'iter per il nuovo bacino di carenaggio a Gioia Tauro

L'Autorità portuale di Gioia tauro ha fatto sapere che si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della resecazione della banchina, al fine di adeguare l'infrastruttura portuale al successivo accosto del bacino di carenaggio. A prendere parte alla procedura pubblica, è scritto in una nota, ci sono le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di Gioia Tauro. L'obiettivo della port authority guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio si legge infatti il porto di Gioia Tauro punta a essere un punto di riferimento anche nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. L'opera è stata finanziata con il Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto spiega la nota. Collegata ai lavori di resecazione della banchina' è anche la progettazione delle operazione di completamento della banchina lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di Gioia Tauro. Infine l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha fatto sapere che, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle grandi navi portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimenti portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro.



L'Autorità portuale di Gioia tauro ha fatto sapere che si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della "resecazione della banchina", al fine di adeguare l'infrastruttura portuale al successivo accosto del bacino di carenaggio. A prendere parte alla procedura pubblica, è scritto in una nota, ci sono "le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di Gioia Tauro".

Reggio Calabria, lavori al Porto di Gioia Tauro: "una spesa di 30 milioni di euro per il rilancio dello scalo"

Reggio Calabria, lavori al Porto di Gioia Tauro: "l'obiettivo è implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese"

"Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della "resecazione della banchina", al fine di adeguare l'infrastruttura portuale al successivo accosto del bacino di carenaggio. A prendere parte alla competizione pubblica le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di Gioia Tauro. L'obiettivo dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese".

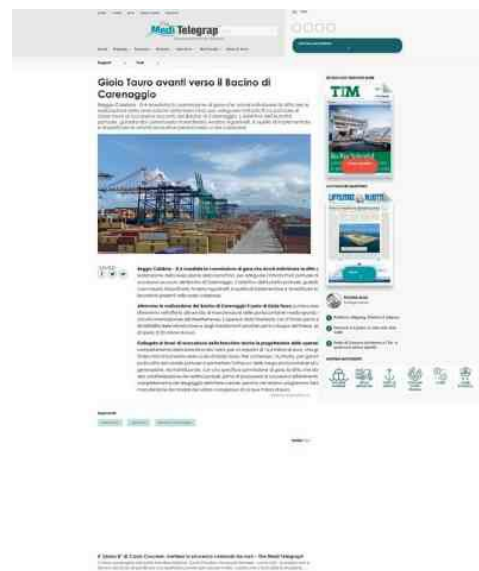
Ad annunciare è l'area comunicazione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro.

Nella nota stampa ufficiale si legge: "Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro punta ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. L'opera è stata finanziata con il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese", per un complessivo impegno di spesa di 30 milioni di euro. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Collegata ai lavori di "resecazione della banchina", anche, la progettazione delle operazioni di completamento della banchina - lato nord, per un importo specifico di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro".



Gioia Tauro avanti verso il Bacino di Carenaggio

Reggio Calabria - Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della resecazione della banchina, per adeguare l'infrastruttura portuale di Gioia Tauro al successivo accosto del Bacino di Carenaggio. L'obiettivo dell'Autorità portuale, guidata dal commissario straordinario **Andrea Agostinelli**, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative presenti nello scalo calabrese. Attraverso la realizzazione del Bacino di Carenaggio il porto di Gioia Tauro punta a essere un punto di riferimento nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. L'opera è stata finanziata con il Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, per un impegno di spesa di 30 milioni di euro. Collegata ai lavori di resecazione della banchina anche la progettazione delle operazioni di completamento della banchina lato Nord, per un importo di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo, l'Authority, per garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando, con una specifica commissione di gara, la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di cinque milioni di euro.



Lavoratori ex Automar «Urgono garanzie»

Attilio Sergio POLISTENA Garanzie e giustizia per i lavoratori ex Automar. A chiederlo è il sindaco di Polistena, Michele Tripodi, il quale auspica che per il futuro dello sviluppo del porto di Gioia Tauro si riesca a coniugare le attività storiche svolte nello scalo con quelle dell'indotto della futura Zona economica speciale (Zes) che, tuttavia, ancora stenta a decollare. «Attraverso la creazione dell'Agenzia del Porto - ricorda il primo cittadino di Polistena - qualche anno fa sono stati censiti e ricollocati al lavoro gran parte dei dipendenti portuali rimasti in cassa integrazione per un lungo periodo, rischiando di essere licenziati in modo permanente. Con le nuove regole molto più flessibili approvate nel tempo che disciplinano il mercato del lavoro, purtroppo per i lavoratori in generale tali rischi sono aumentati insieme alle condizioni di precarietà sociale che spesso accompagnano i periodi più bui delle crisi industriali. Tuttavia - sottolinea lo scrivente -, negli elenchi dell'Agenzia sono stati inclusi, per legge, solo una parte di lavoratori portuali percettori di ammortizzatori sociali a quella data». Gli ex dipendenti del terminalista Automar dediti alla movimentazione di autovetture, a seguito di licenziamento e cassa integrazione sono stati completamente ignorati ed esclusi dai benefici e dai diritti legati all'Agenzia. «Riteniamo - aggiunge il primo cittadino polistenese - che sia doveroso e auspicabile procedere anche alla ricollocazione dei lavoratori ex Automar, alcuni di essi senza più nemmeno gli ammortizzatori sociali dovuti, praticamente ritrovatisi in mezzo a una strada». Nonostante la mediazione del commissario straordinario Agostinelli, il Governo non ha ancora messo nell'agenda delle priorità tale drammatica situazione sociale dei lavoratori che lottano da anni per avere giustizia. Almeno 25 persone chiedono di entrare negli elenchi dell'Agenzia, richiesta che ove non definita appaleserebbe una evidente disparità di trattamento tra lavoratori portuali. Per tali ragioni, Michele Tripodi chiede che i competenti rappresentanti istituzionali prendano in carico la questione e procedano con urgenza, anche attraverso una negoziazione ad hoc, con relativa estensione dei diritti di agenzia, all'inserimento dei lavoratori ex Automar negli elenchi della Gioia Tauro Port Agency affinché gli stessi, al pari di tutti gli altri operai meritevoli di tutele, vengano ricontrattualizzati all'interno delle attività operanti all'interno del porto di Gioia Tauro, del transhipment o dell'indotto. Il sindaco Michele Tripodi ripercorre le tappe della vertenza.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Per la tua pubblicità SU questa testata vai su [TeL_g984_85_40_42 - irido4Dpub1.it](mailto:TeL_g984_85_40_42@irido4Dpub1.it) Sulle vicende interviene il sindaco di Polistena: «Procedere alla ricollocazione»

Ex Automar: «Riscontri positivi»

Incontro tra lavoratori e Agostinelli, sull'inserimento in Port Agency si attende il Mit

GIOIA TAURO - L'incontro tra il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli e i 13 ex lavoratori del terminal auto "Automar Gioia Tauro srl", è avvenuto, come da programma, nel pomeriggio di martedì e i riscontri, a detta dei lavoratori coinvolti, sono stati molto positivi. «Il commissario, disponibilissimo - sostiene il portavoce dei lavoratori - ci ha fatto sapere che la domanda che è stata proposta è del tutto legittima. Il commissario ci ha comunicato, altresì, che spera in una risposta tempestiva da parte del capo gabinetto del Mit, per avviare al più presto le procedure di inserimento nella "Port Agency"». Gli ex lavoratori del terminal auto si dicono soddisfatti del lavoro svolto fino ad oggi dall' **Autorità Portuale** riguardo la loro problematica. All'incontro era presente il consigliere metropolitano Antonino Castori, assente invece la Regione. «Adesso attendiamo la risposta del Mit in tempi brevi - conclude il portavoce dei lavoratori - altrimenti saremo costretti a rivolgerci al Prefetto di Reggio Calabria, con un sit in che organizzeremo nei prossimi giorni». A sostegno dei lavoratori ex Automar è sceso in campo anche il sindaco di Polistena Michele Tripodi, che per loro chiede, a chi di competenza, garanzie e giustizia. «Negli elenchi dell'Agenzia sono stati inclusi, per legge, solo una parte di lavoratori portuali percettori di ammortizzatori sociali - sostiene Tripodi - con ciò gli ex dipendenti del terminalista Automar dedicati alla movimentazione di autovetture, a seguito di licenziamento e cassa integrazione, sono stati completamente ignorati ed esclusi dai benefici e dai diritti di agenzia. Riteniamo, vista anche l'importanza strategica dello scalo **portuale** per tutti i comuni e per l'entroterra della Piana -aggiunge- che sia doveroso e auspicabile procedere anche alla ricollocazione dei lavoratori ex Automar. Almeno 25 persone chiedono di entrare negli elenchi dell'Agenzia, richiesta che ove non definita, appaleserebbe una evidente disparità di trattamento tra lavoratori portuali. Chiediamo per tali ragioni che i rappresentanti istituzionali competenti prendano in carico la questione e procedano con urgenza, anche attraverso una negoziazione ad hoc con relativa estensione dei diritti di agenzia, all'inserimento dei lavoratori ex Automar negli elenchi della Gioia Tauro Port Agency affinché gli stessi - conclude Michele Tripodi - al pari di tutti gli altri operai meritevoli di tutele, vengano ricontrattualizzati all'interno delle attività operanti all'interno del Porto o del transhipment o dell'indotto».



«Porto strategico ma ancora bloccato»

augusta. Sopralluogo dell' assessore regionale alle Infrastrutture, Marco Falcone ieri nello scalo megarese. «Ad Augusta che è un porto container e petrolchimico riteniamo che bisogna, comunque, porre un' attenzione soprattutto per accelerare alcuni interventi che sono in itinere, tra cui la diga foranea che andrebbe messa in sicurezza che rappresenta la porta della stessa **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale - dichiara il rappresentante del governo Musumeci - ma stiamo lavorando anche per i piazzali e per altre opere infrastrutturali che possono incrementare lo sviluppo. Per l' area che interessa la saline del Mulinello, sottoposte a vincolo non solo dalla Soprintendenza ai Beni culturali di Siracusa, ma anche dall' assessorato regionale e dal ministero competenti, stiamo cercando di trovare una soluzione affinché si proceda per realizzare l' opera senza sacrificare la zona umida all' insegna della compatibilità ambientale». Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Augusta -Catania, Andrea Annunziata ha sottolineato che l' ente della Sicilia orientale, pur avendo le risorse economiche non riesce a realizzare celermente le opere che ha in cantiere, anche per una burocrazia troppo lenta che è necessario snellire. «Con l' assessore Falcone - afferma Annunziata - ci incontriamo per la prima volta in questa sede per vedere da vicino tutto ciò che stiamo facendo e quanto stiamo per realizzare. Occorre prendere coscienza di una realtà importantissima qual è quella della Sicilia orientale con Augusta che è un perno strategico per lo sviluppo economico. Io guardo sempre alle potenzialità che ha questo territorio: le imprese che possono sorgere con tanto lavoro da dare a molti giovani. Siamo la prima grande area strategica subito dopo il canale di Suez oramai, attraversato da centinaia di migliaia di navi ogni anno, e gli armatori di tutto il mondo che ci chiedono di venire qui. Abbiamo i soldi in casa e ciò ci avvantaggia non di poco, rispetto agli altri enti. I ritardi sono dovuti a tanti fattori, non ultimo quello di cui si parla da anni, specialmente in questo momento e cioè la burocrazia, che andrebbe semplificata perché spesso non ci dà una mano. La burocrazia deve risolvere i problemi non crearne ancora di più». Il presidente dell' Adsp non ha dimenticato di parlare del progetto di ampliamento dei piazzali che prevedeva la cementificazione delle saline del Mulinello. Per la saline ci siamo dovuti fermare i piazzali erano a servizio dell' agroalimentare. Dobbiamo capire come estrapolare quest' area dal progetto a tutela dell' ambiente perché abbiamo da una parte il Sin, dall' altra i vincoli ambientali. Vagliare come muoverci in una realtà a grossa difficoltà occupazionale. Dobbiamo dare risposte a un' economia possibile e ai tanti giovani che non devono e non possono pensare di andare via per trovare un po' di occupazione». Agnese Siliato.



Due bandi per la concessione dei servizi e le infrastrutture energetiche

Il rilancio del porto va a gonfie vele Nuovi investimenti per 160 milioni

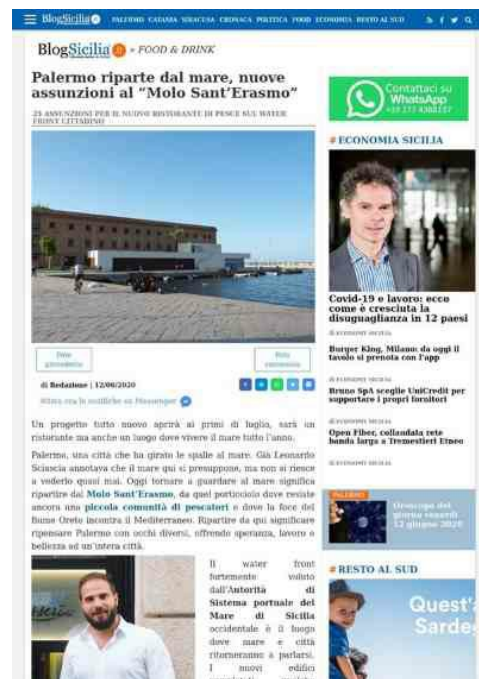
In via Patti sorgerà un parcheggio di tre piani con 250 posti

Nuovi investimenti per oltre 160 milioni di euro e 52 cantieri aperti per seicento milioni. Non si ferma il grande progetto di ampliamento del porto di Palermo. L' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale ha infatti pubblicato due bandi di «project financing», il primo dei quali consiste nella concessione dei servizi portuali nei porti di Palermo e Termini Imerese. L' impegno di 136 milioni prevede l' affidamento ventennale della raccolta e dello smaltimento dei rifiuti; la gestione delle reti elettrica, idrica e dei servizi di erogazione; dei parcheggi; della mobilità e della viabilità nonché la pulizia, la manutenzione, la progettazione e la realizzazione delle opere per le aree comuni del porto della città. Attività svolte attualmente dalla Osp, società dell' imprenditore Giuseppe Todaro, che, grazie al di ritto di prelazione, parteciperà con un progetto di circa otto milioni di euro per la creazione di un nuovo parcheggio di tre piani con 250 posti auto in via Patti - nello spazio prima occupato dalle vecchie celle frigorifere -, per il rifacimento del prato nel porticciolo della Cala e al Castello a Mare e per lo sviluppo della segnaletica per il traffico veicolare e pedonale. L' altro bando, invece, riguarda la messa in atto delle infrastrutture energetiche e delle reti dati dei porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle per oltre 23,5 milioni. In questo caso, l' iniziativa è del Gruppo Free (Energy Saving ed Energia), leader sull' efficienza e sul risparmio energetico, e di Luxmaster. Intanto comincerà a breve la demolizione dei sette edifici che ostruiscono la vista del mare in corrispondenza del varco Sammuzzo, di fronte alla via Mariano Stabile mentre, dopo il lockdown, sono ripartiti tutti i cantieri avviati nei mesi scorsi. La nuova stazione marittima potrebbe essere completata tra un anno con soli quattro mesi di ritardo e il terminal per gli aliscafi entro l' estate; concluse anche le operazioni di allagamento del bacino di carenaggio di 150 mila tonnellate all' interno dello stabilimento dei Cantieri Navali mentre per la fine del dragaggio dei fondali bisognerà aspettare tre mesi in più. In via di definizione anche il basolato di Sant' Erasmo e le barriere di protezione danneggiate dopo le mareggiate dell' inverno. E proprio negli edifici posti sul water front di questa parte del litorale nascerà ai primi di luglio il ristorante «Molo Sant' Erasmo» del giovane imprenditore Saverio Borgia: «A causa della pandemia racconta il ristoratore, già founder e ideatore del brand Bioesseri insieme al fratello Vittorio - abbiamo dovuto fermare i lavori per diversi mesi ma sono convinto che questo sia anche un momento di grandi opportunità. In un periodo in cui le condizioni economiche sono difficili per tutti e il rilancio imprenditoriale non è scontato, questo progetto porterà anche 25 nuove assunzioni, un piccolo ma concreto segnale di ripartenza che può significare molto in questo clima di sfiducia». Per il presidente dell' **autorità portuale**, Pasqualino Monti «già a partire da questa anomala estate i palermitani potranno fruire di un luogo sul mare, dotato di strutture di accoglienza e ristoro, una naturale prosecuzione verso sud della Cala e del verde del Foro Italico di cui la gente si è già appropriata».



Palermo riparte dal mare, nuove assunzioni al Molo Sant' Erasmo

Un progetto tutto nuovo aprirà ai primi di luglio, sarà un ristorante ma anche un luogo dove vivere il mare tutto l'anno. Palermo, una città che ha girato le spalle al mare. Già Leonardo Sciascia annotava che il mare qui si presuppone, ma non si riesce a vederlo quasi mai. Oggi tornare a guardare al mare significa ripartire dal Molo Sant' Erasmo, da quel porticciolo dove resiste ancora una piccola comunità di pescatori e dove la foce del fiume Oreto incontra il Mediterraneo. Ripartire da qui significa ripensare Palermo con occhi diversi, offrendo speranza, lavoro e bellezza ad un'intera città. Saverio Borgia Il water front fortemente voluto dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è il luogo dove mare e città ritorneranno a parlarsi. I nuovi edifici completati qualche mese fa realizzeranno concretamente questa ricongiunzione ospitando il progetto del giovane imprenditore Saverio Borgia: "Ripartire il mare in centro città, questo è quello che mi ha spinto ad accettare questa sfida - racconta il ristoratore, già founder e ideatore del brand Bioesseri insieme al fratello Vittorio- Adesso più che mai abbiamo bisogno di nuove speranze, perdersi d'animo non serve. A causa della pandemia abbiamo dovuto fermare i lavori per diversi mesi ma sono convinto che questo sia anche un momento di grandi opportunità e che piangersi addosso non serva. In un periodo in cui le condizioni economiche sono difficili per tutti e il rilancio imprenditoriale non è scontato questo progetto porterà anche 25 nuove assunzioni a Palermo, un piccolo ma concreto segnale di ripartenza che può significare molto in questo clima di sfiducia." "L'apertura di un ristorante gestito da giovani che dà lavoro ad altri giovani merita fiducia e un grande in bocca al lupo - è il commento del presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti** - il recupero del porticciolo di Sant' Erasmo è stato il primo nodo sciolto sul waterfront di Palermo: a questo spazio abbiamo destinato energie e denaro e il risultato ci ha dato ragione. Già a partire da questa anomala estate i palermitani potranno fruire di un luogo sul mare, dotato di strutture di accoglienza e ristoro, una naturale prosecuzione verso sud della Cala e del verde del Foro Italico di cui la gente si è già appropriata. Nonostante l'emergenza sanitaria abbiamo aggirato la lentezza che accerchia le opere pubbliche in Italia e siamo orgogliosi di questa inaugurazione, soprattutto perché quando si riqualifica si aprono spazi lavorativi importanti e sappiamo bene quanto, nell'immediato, sia necessario investire per ripartire." Molo Sant' Erasmo aprirà i primi di luglio, sarà un ristorante di mare con al centro la qualità e il rispetto degli ingredienti, la materia prima sarà protagonista di intriganti interpretazioni che guardano saldamente alla tradizione andando dritti all'essenziale. Una cucina di pesce contemporanea, fresca, mediterranea che attraverso sapori autentici e diretti saprà ristabilire quel legame tra mare e città di cui ci eravamo dimenticati. Le candidature per partecipare alla selezione del personale di sala e cucina possono essere inoltrate a lavoro@molosanterasmo.it allegando curriculum, foto e breve lettera motivazionale.



Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

AdSP MSO: Sequestrate 20 imbarcazioni e 15 ormeggi abusivi al Porticciolo della Cala

Nella mattinata di ieri, nel contesto di mirate attività di polizia demaniale, personale militare della Capitaneria di **Porto di Palermo**, congiuntamente a militari della Guardia di Finanza, e a funzionari dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale, hanno proceduto al sequestro di n. 20 unità ormeggiate nello specchio acqueo della Cala di **Palermo** ed alla rimozione di n.15 tra blocchi di cemento utili all' ormeggio e gavitelli. In particolare, 15 delle venti imbarcazioni, sono state sequestrate amministrativamente, perché prive della necessaria autorizzazione, mentre per le rimanenti 5, saldamente ancorate ormeggiate a mezzo di strutture permanenti, ovvero blocchi di cemento e gavitelli, si è proceduto al sequestro penale per occupazione abusiva di specchio acqueo. L' attività finalizzata ad assicurare il rispetto della legalità in una delle zone più suggestive del water front cittadino mira ad assicurare anche la miglior tutela delle esigenze di sicurezza portuale che potrebbe essere, altrimenti compromessa dal proliferare di ormeggi di piccole imbarcazioni in maniera disordinata e prive delle necessarie dotazioni. L' iniziativa, resa possibile anche grazie alle congiunte segnalazioni dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, ha riscosso il plauso dell' utenza diportistica locale. Viva soddisfazione è stata, tra l' altro, espressa dal presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, dr Pasqualino Monti che ha dichiarato ' con l' operazione odierna si ritiene di aver tracciato un ulteriore passo avanti nell' opera di riqualificazione storica e paesaggistica della zona portuale della Cala, e di aver lanciato, al contempo, un chiaro messaggio di affermazione della legalità. Ringrazio la Procura della Repubblica per l' attenzione e la celerità con cui ha recepito e ha dato corso alla nostra denuncia, l' Autorità Marittima e la Guardia di Finanza nelle persone del Direttore marittimo della Sicilia occidentale e Comandante della Capitaneria di **Porto di Palermo** C.A. (CP), Roberto Isidori, del Generale Antonio Nicola Quintavalle Cecere e del Colonnello Andrea Martinengo, che hanno reso possibile l' intervento: una dimostrazione di collaborazione istituzionale di grande valore concreto e simbolico'. Risolutiva, anche in questa circostanza, si è dimostrata l' ottima sinergia tra la Guardia costiera, le forze di polizia e l' Autorità di sistema portuale che ha consentito di liberare specchi acquee da destinare all' ordinato ormeggio di unità da diporto, previo rilascio del titolo di concessione. Nel corso dei prossimi giorni la Guardia Costiera proseguirà con la consueta determinazione l' attività di controllo e prevenzione a tutela della legalità e della ordinata fruizione del pubblico demanio marittimo.



Opere per 160 mln nel porto di Palermo

Monti: riqualificare le aree per attrarre più traffici

Redazione

PALERMO I porti di Palermo e Termini Imerese hanno a disposizione 160 milioni di euro da investire nella realizzazione di nuove opere. L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha infatti pubblicato due bandi di project financing per le concessioni dei servizi portuali nei due scali (per 136 milioni) e la realizzazione delle infrastrutture energetiche e reti dati (Smart Port) delle aree dei porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle (oltre 23,5 milioni); investimenti in nuove opere per altri dieci milioni in vent'anni e nuove assunzioni. Il primo progetto, da quasi 136 milioni di euro (75 milioni di incassi diretti e il resto per ribaltamento dei costi), oltre Iva, è finalizzato all'affidamento ventennale dei servizi portuali come la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti, la gestione delle reti elettrica, idrica e dei servizi di erogazione, la gestione dell'infomobilità, dei parcheggi, la pulizia e la manutenzione delle aree comuni, la mobilità e viabilità nonché la progettazione e la realizzazione delle opere a servizio delle aree comuni del porto di Palermo. Servizi gestiti attualmente dalla Osp (Operazioni e servizi portuali), società presieduta dall'imprenditore Giuseppe Todaro, che, grazie al diritto di prelazione sulla gestione, parteciperà al bando con un progetto che prevede un investimento di circa otto milioni di euro per la realizzazione di un nuovo parcheggio di tre piani con 250 posti auto in via Patti nello spazio prima occupato dalle vecchie celle frigorifere -, il rifacimento del prato nel porticciolo della Cala e al Castello a Mare, lo sviluppo della segnaletica per il traffico veicolare e pedonale. La società, che attualmente occupa 55 persone, potrà fare un salto di qualità tale da spingerla ad aumentare l'organico con nuove assunzioni. A tale proposito, il presidente di Osp sostiene che il porto si muove verso una dimensione europea, e questo grazie al lavoro del presidente dell'AdSp, Pasqualino Monti, che ha dato un notevole impulso. Attualmente al porto ci sono 52 cantieri aperti e investimenti per 600 milioni. Abbiamo ritenuto fare la nostra parte, continuando a fornire il meglio dei nostri servizi, migliorandoli, per fare diventare il porto di Palermo il fiore all'occhiello del Mediterraneo. Faremo di Palermo un porto all'avanguardia a livello europeo sull'accoglienza, servizi, viabilità, parcheggi, illuminazione, tutto ciò che servirà per ricevere, nei prossimi anni, sempre più navi passeggeri e merci. Il secondo bando riguarda invece l'affidamento della concessione dei lavori e dei servizi, per oltre vent'anni, finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture energetiche e reti dati (Smart Port) delle aree dei porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle. Il valore del bando è di oltre 23 milioni e mezzo. In questo caso, l'iniziativa progettuale è stata avanzata dal Gruppo Free (Energy Saving ed Energia) e da Luxmaster. Servizi ed efficienza energetica sono gli obiettivi del piano dei servizi che correrà parallelo al piano industriale di porti della Sicilia occidentale. La rinascita delle aree portuali seguono lo schema illustrato dal presidente Pasqualino Monti: riqualificare le aree per attrarre velocemente più traffico; costruire e mantenere efficienti le infrastrutture; raggiungere emissioni zero entro un ventennio. E questo grazie agli investimenti privati. L'obiettivo afferma Monti è quello di avere, entro un ventennio, i porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle ad emissioni zero, grazie a nuovi impianti di cogenerazione per energia elettrica e termica.



Sgravi alle compagnie navali fino al 2023

Prorogate fino alla fine del 2023 le varie misure italiane a sostegno del trasporto marittimo, nel quadro del regime definito «Registro Internazionale». Il via libera è arrivato dalla commissione europea. Il sistema incoraggia le compagnie di navigazione a immatricolare le loro navi in Europa, garantendo così standard sociali, ambientali e di sicurezza più elevati. L' Italia si è impegnata con Bruxelles a modificare il proprio regime per evitare indebite distorsioni della concorrenza e discriminazioni tra compagnie di navigazione e registri dei diversi paesi dello Spazio economico europeo (See). Grazie al «Registro Internazionale», alle compagnie di navigazione vengono concesse riduzioni dell' imposta sulle società e altre agevolazioni. In Italia, questa speciale riduzione dell' imposta sulle società per le compagnie sarà applicata: alle entrate principali derivanti dalle attività di trasporto marittimo, come il trasporto merci e passeggeri; ad alcune entrate accessorie strettamente connesse alle attività di trasporto marittimo (con un limite massimo del 50 % dei ricavi di esercizio della nave); ai ricavi dal rimorchio e dal dragaggio, ma in subordine a determinate condizioni; alla locazione a scafo nudo e alle attività di noleggio a tempo e/o a viaggio. Anche qui, dietro il rispetto di una serie di condizioni. Non solo. Qualora una compagnia di navigazione intenda beneficiare del regime del «Registro internazionale», occorrerà che gran parte della sua flotta batta bandiera di uno stato membro dell' Unione. O di un paese del See. A questo riguardo il governo italiano si è impegnato a estendere i benefici del regime del «Registro internazionale» a tutte le navi che battono bandiera di un paese See.



Commissione Ue: approva le misure fiscali italiane per il trasporto marittimo

(FERPRESS) - Roma, 12 GIU - Nell' ambito delle norme dell' UE in materia di aiuti di Stato, la Commissione europea ha approvato la proroga fino alla fine del 2023 di varie misure italiane a sostegno del trasporto marittimo nel quadro del regime del "Registro Internazionale" dell' Italia. Il sistema incoraggia le compagnie di navigazione a immatricolare le loro navi in Europa, garantendo così standard sociali, ambientali e di sicurezza più elevati. L' Italia si è inoltre impegnata a modificare il proprio regime per evitare indebite distorsioni della concorrenza e discriminazioni tra le compagnie di navigazione e i registri dei diversi paesi dello Spazio economico europeo (SEE). Grazie al regime del "Registro Internazionale" alle compagnie di navigazione vengono concesse una riduzione dell' imposta sulle società e altre agevolazioni. A seguito delle modifiche che l' Italia si è impegnata a introdurre, la speciale riduzione dell' imposta sulle società per le compagnie di navigazione sarà applicata a: entrate principali derivanti dalle attività di trasporto marittimo, come il trasporto merci e passeggeri; alcune entrate accessorie strettamente connesse alle attività di trasporto marittimo (con un limite massimo del 50 % dei ricavi di esercizio della nave); ricavi dal rimorchio e dal dragaggio, subordinatamente a determinate condizioni; locazione a scafo nudo e attività di noleggio a tempo e/o a viaggio, subordinatamente a una serie di condizioni. La misura italiana, nella formulazione modificata e approvata in data odierna, prevede che, qualora una compagnia di navigazione intenda beneficiare del regime del "Registro internazionale", almeno una gran parte della sua flotta batta bandiera di uno Stato membro dell' UE o di un paese del SEE. A tale riguardo le autorità italiane si sono impegnate a estendere i benefici del regime a tutte le navi ammissibili che battono bandiera di un paese del SEE. Sarà così evitata ogni discriminazione tra le compagnie di navigazione e i registri dei diversi paesi del SEE e saranno tutelate le norme del mercato interno in materia di libertà di stabilimento. La Commissione ha valutato le misure modificate nel quadro delle norme dell' UE sugli aiuti di Stato, in particolare alla luce dei suoi orientamenti in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, e ha concluso che, considerati gli impegni cui l' Italia dovrà conformarsi entro sette mesi dall' adozione della decisione della Commissione, il regime italiano è conforme alle norme dell' UE in materia di aiuti di Stato. In particolare, il regime contribuirà alla competitività del settore dei trasporti marittimi dell' Unione e incoraggerà l' immatricolazione delle navi in Europa, preservando al contempo gli elevati standard sociali, ambientali e di sicurezza europei e garantendo condizioni di parità. È su queste basi che la Commissione ha approvato il regime italiano e la sua proroga al 2023 in conformità alle norme dell' UE in materia di aiuti di Stato.



Confitarma apprezza decisione della Commissione Ue che ha prorogato al 2023 il regime del Registro Internazionale per le navi

(FERPRESS) - Roma, 12 GIU - Confitarma esprime apprezzamento per la decisione della Commissione europea che ha prorogato al 2023 il regime del Registro Internazionale per le navi. Tale proroga è condizionata all'introduzione, entro 7 mesi, nel nostro ordinamento di una serie di modifiche finalizzate ad evitare distorsioni della concorrenza tra imprese e registri facenti capo a Stati membri dell' Ue. La decisione della Commissione conferma quanto ormai da tempo consolidato riguardo alla perfetta equiparazione tra le condizioni operative della bandiera italiana e quelle delle altre bandiere dello Spazio Economico Europeo (SEE) e di cui lo shipping italiano è consapevole sin da 2017. "Tale proroga - afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - è di fondamentale importanza per la competitività dell' industria marittima genuinamente radicata sul nostro territorio. E' quindi essenziale che la nostra Amministrazione si adoperi prontamente per applicare i contenuti della decisione della Commissione europea. Auspico anche - conclude il presidente di Confitarma - che finalmente si colga l' occasione per introdurre semplificazioni di procedure obsolete che a tutt' oggi gravano sulle navi di bandiera italiana, migliorando la competitività del Registro internazionale anche rispetto ad altri registri europei. Interventi a costo zero che, come è noto, Confitarma richiede da vari anni e che ha recentemente sollecitato nell' imminenza del decreto in materia di semplificazioni di prossima emanazione".



Confitarma: audizione alla Camera del direttore generale Sisto su DL Rilancio

(FERPRESS) - Roma, 12 GIU - L' 11 giugno, presso la IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, si è tenuta l' audizione informale di Confitarma, rappresentata dal Direttore generale Luca Sisto, nell' ambito dell' esame del disegno di legge C. 2500 di conversione del decreto-legge n. 34/2020 che reca misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all' economia, nonché di politiche sociali connesse all' emergenza epidemiologica da COVID-19. "In questo periodo le navi non si sono mai fermate per assicurare l' approvvigionamento di presidi sanitari, farmaci, beni ed energia. Ciò non significa - ha sottolineato con forza Luca Sisto - che le aziende non abbiamo sofferto gli effetti dell' emergenza. Ci attendevamo di più, invece nel Decreto Rilancio il comparto marittimo è assente, non è considerato, a parte due interventi che riguardano una sola destinazione marittima e uno solo dei tre servizi tecnico nautici". Luca Sisto ha poi ricordato che Confitarma ha richiesto al Governo dieci prime misure urgenti. Di queste, le misure per la liquidità risultano parzialmente confluite nelle norme per tutte le imprese insieme al Fondo Solimare, mentre, né la richiesta per l' abolizione dell' addizionale dello 0,5% sulla Naspi né l' abbattimento dei costi portuali sono state riconosciuti. "Ci siamo quindi rivolti al nostro Ministro di riferimento per ottenere almeno due interventi prioritari in questo momento". "Il primo di questi riguarda il più importante operatore turistico italiano, Costa Crociere, che opera, unico nel settore crocieristico, con bandiera italiana su 29 unità meravigliose. Queste navi - ha precisato il direttore generale di Confitarma - sono ferme da mesi, ma sono armate con 300-400 persone per le quali l' azienda deve sostenere i costi senza fatturato. Ebbene: per una restrittiva lettura della legge n.30 del 1998 noi cosa facciamo? Non consentiamo a questa azienda italiana di svolgere per due mesi traffici crocieristici economicamente sostenibili con i competitor tra porti nazionali, da non confondere con altri tipi di traffico. Ribadisco che questo intervento è a costo zero perché tali navi sono già iscritte nel Registro internazionale". Il secondo intervento chiesto da Confitarma, riguarda il sostegno alle aziende con unità iscritte nel primo registro "Abbiamo richiesto un fondo di almeno 30 milioni per ristorare parzialmente il fatturato di tutte le aziende con unità iscritte nel Primo registro, e non solo per quelle del cabotaggio minore, come ad esempio quelle che operano nel bunkeraggio marittimo, senza le quali le altre navi non possono rifornirsi nei nostri porti, che hanno evidentemente sofferto la riduzione dei traffici". "Alla fine di questa emergenza - ha concluso Luca Sisto - si dovrà seriamente parlare di una governance strutturata e dedicata a questa importante industria del Paese, forse meno visibile di altre ma certamente necessaria e indispensabile come abbiamo ampiamente dimostrato in questa emergenza".



CONFITARMA APPREZZA LA PROROGA DEL REGISTRO INTERNAZIONALE APPROVATA DALLA COMMISSIONE UE

Roma - Confitarma esprime apprezzamento per la decisione della Commissione europea che ha prorogato al 2023 il regime del Registro Internazionale per le navi. Tale proroga è condizionata all' introduzione, entro 7 mesi, nel nostro ordinamento di una serie di modifiche finalizzate ad evitare distorsioni della concorrenza tra imprese e registri facenti capo a Stati membri dell' Ue. La decisione della Commissione conferma quanto ormai da tempo consolidato riguardo alla perfetta equiparazione tra le condizioni operative della bandiera italiana e quelle delle altre bandiere dello Spazio Economico Europeo (SEE) e di cui lo shipping italiano è consapevole sin da 2017. 'Tale proroga - afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - è di fondamentale importanza per la competitività dell' industria marittima genuinamente radicata sul nostro territorio. E' quindi essenziale che la nostra Amministrazione si adoperi prontamente per applicare i contenuti della decisione della Commissione europea. Auspico anche - conclude il presidente di Confitarma - che finalmente si colga l' occasione per introdurre semplificazioni di procedure obsolete che a tutt' oggi gravano sulle navi di bandiera italiana, migliorando la competitività del Registro internazionale anche rispetto ad altri registri europei. Interventi a costo zero che, come è noto, Confitarma richiede da vari anni e che ha recentemente sollecitato nell' imminenza del decreto in materia di semplificazioni di prossima emanazione'.



Informazioni Marittime

Focus

Emergenza, imprese e lavoro. Audizione alla Camera per Confitarma e Assarmatori

I rappresentanti delle due associazioni hanno illustrato le problematiche del settore presso la Commissione Trasporti

Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19. Questi i temi al centro mercoledì delle audizioni di Confitarma e Assarmatori presso la IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, nell'ambito dell'esame del disegno di legge C. 2500 di conversione del decreto-legge n. 34/2020. L'audizione di Confitarma "In questo periodo le navi non si sono mai fermate per assicurare l'approvvigionamento di presidi sanitari, farmaci, beni ed energia. Ciò non significa - ha sottolineato il direttore generale di Confitarma Luca Sisto - che le aziende non abbiamo sofferto gli effetti dell'emergenza. Ci attendevamo di più, invece nel Decreto Rilancio il comparto marittimo è assente, non è considerato, a parte due interventi che riguardano una sola destinazione marittima e uno solo dei tre servizi tecnico nautici". Sisto ha poi ricordato che Confitarma ha richiesto al governo dieci prime misure urgenti. Di queste, le misure per la liquidità risultano parzialmente confluite nelle norme per tutte le imprese insieme al Fondo Solimare, mentre, né la richiesta per l'abolizione dell'addizionale dello 0,5% sulla Naspi né l'abbattimento dei costi portuali sono state riconosciute. "Ci siamo quindi rivolti al nostro Ministro di riferimento per ottenere almeno due interventi prioritari in questo momento". "Il primo di questi riguarda il più importante operatore turistico italiano, Costa Crociere, che opera, unico nel settore crocieristico, con bandiera italiana su 29 unità meravigliose. Queste navi - ha precisato il direttore generale di Confitarma - sono ferme da mesi, ma sono armate con 300-400 persone per le quali l'azienda deve sostenere i costi senza fatturato. Ebbene: per una restrittiva lettura della legge n.30 del 1998 noi cosa facciamo? Non consentiamo a questa azienda italiana di svolgere per due mesi traffici crocieristici economicamente sostenibili con i competitor tra porti nazionali, da non confondere con altri tipi di traffico. Ribadisco che questo intervento è a costo zero perché tali navi sono già iscritte nel Registro internazionale". Il secondo intervento chiesto da Confitarma, riguarda il sostegno alle aziende con unità iscritte nel primo registro "Abbiamo richiesto un fondo di almeno 30 milioni per ristorare parzialmente il fatturato di tutte le aziende con unità iscritte nel Primo registro, e non solo per quelle del cabotaggio minore, come ad esempio quelle che operano nel bunkeraggio marittimo, senza le quali le altre navi non possono rifornirsi nei nostri porti, che hanno evidentemente sofferto la riduzione dei traffici". "Alla fine di questa emergenza - ha concluso Sisto - si dovrà seriamente parlare di una governance strutturata e dedicata a questa importante industria del Paese, forse meno visibile di altre ma certamente necessaria e indispensabile come abbiamo ampiamente dimostrato in questa emergenza". L'audizione di Assarmatori Se le risorse sono poche bisogna darle a chi ne ha veramente bisogno. In estrema sintesi è questo il messaggio che Matteo Catani, presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio di Assarmatori, ha consegnato ai deputati della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, durante l'audizione sul cosiddetto Decreto Rilancio. Catani ha ricordato che le restrizioni alla mobilità passeggeri imposte dall'emergenza Coronavirus hanno inferto un colpo mortale alle imprese marittime con riduzioni di fatturato che variano dal 50 al 70% su base annua, ma stante le difficoltà del Governo a trovare risorse per il settore analoghe a quelle già stanziare per il trasporto aereo e ferroviario, Assarmatori da tempo propone di utilizzare i residui dei fondi strutturalmente allocati per il supporto dell'occupazione marittima italiana nell'ambito del regime



così detto Registro Internazionale, già messi a bilancio per il 2020, e soltanto parzialmente utilizzati, a causa del blocco



Informazioni Marittime

Focus

delle attività. Per la destinazione di questi fondi, ha proseguito Catani "occorrerebbe prima di tutto stabilire un ordine di priorità, mettendo in primo piano chi in questi mesi non si è mai fermato, continuando ad assicurare sostegno e occupazione ai territori serviti e all' economia nazionale. I traghetti italiani non hanno mai smesso di viaggiare e ancora una volta hanno dimostrato che grande infrastruttura strategica sia il loro servizio, per il quale lavorano migliaia di marittimi italiani". Del resto, aggiunge il rappresentante di Assarmatori, i paesi europei ove i servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri sono maggiormente strategici, come Finlandia, Regno Unito e Irlanda, hanno già introdotto misure di sostegno mirate ad aiutare le imprese operanti nel loro comparto. In coerenza con quanto espresso, Assarmatori ha quindi sostenuto un emendamento al testo del Decreto Rilancio che, ha spiegato Catani, è "teso a compensare le ricadute economiche di entità tale da minare la continuità aziendale delle imprese che operano navi di bandiera italiana, iscritte nelle rispettive matricole o registri impiegate nell' esercizio dell' attività di trasporto marittimo locale, ovvero nei collegamenti combinati di passeggeri e merci via mare". Il sostegno alle imprese fortemente impattate dalla pandemia in corso, manterrebbe quindi attiva una infrastruttura essenziale quale è la rete di trasporti marittimi combinati passeggeri e merci, senza alterare i livelli concorrenziali.

Le parti sociali marittime europee chiedono che i ministri della sanità contribuiscano a garantire che i cambi dell' equipaggio possano aver luogo nei porti dell' UE

Oggi l' ECSA e la sua parte sociale, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), hanno invitato i ministri della sanità dell' UE a fornire assistenza nell' attuazione dei protocolli IMO per garantire senza ulteriori ritardi i cambiamenti degli equipaggi nei porti degli Stati membri dell' UE. In vista della videoconferenza dei Ministri della Sanità tenutasi oggi, le parti sociali europee per il trasporto marittimo, l' ECSA e l' ETF, hanno inviato una lettera congiunta per attirare l' attenzione sull' importanza di garantire che i marittimi possano unirsi e lasciare le loro navi con il minor numero possibile di impedimenti, al fine di continuare a trasportare le forniture essenziali e garantire la salute, la sicurezza e il benessere dei marittimi. In particolare, ECSA ed ETF hanno sottolineato il ruolo cruciale dei servizi sanitari nazionali nella protezione della salute dei marittimi in transito. La lettera sottolinea l' enorme problema che molti marittimi affrontano non potendo lasciare le loro navi e tornare a casa a causa delle restrizioni di viaggio e che l' assenza di strutture per ottenere i visti per entrare nell' area Schengen impedisce loro di unirsi alle loro navi. Pertanto, le parti sociali marittime hanno ribadito la loro richiesta a tutti gli Stati membri dell' UE di attuare senza indugio i protocolli e le linee guida dell' IMO per il cambio dell' equipaggio, al fine di garantire che i cambiamenti dell' equipaggio, l' assistenza medica e il congedo a terra per i marittimi avvengano nei loro porti. "I ministri della sanità svolgono indubbiamente un ruolo centrale, insieme ai ministri dei trasporti e degli interni, negli sforzi nazionali per attuare i protocolli IMO negli Stati membri. Esortiamo vivamente i ministri della sanità dell' UE a cooperare con altri dipartimenti governativi nei loro Stati membri e in tutta l' Unione. Il movimento dei marittimi e i cambi dell' equipaggio nei loro porti devono essere facilitati in condizioni che salvaguardino la loro salute e minimizzino i rischi per loro dell' infezione da Covid-19 ", ha commentato Martin Dorsman, segretario generale dell' ECSA. "Chiediamo a tutti gli Stati membri dell' UE di dare l' esempio e di garantire che tutti gli Stati membri dell' UE attuino i protocolli IMO per garantire senza indugio ulteriori cambiamenti nell' equipaggio nei porti dell' UE e il rispetto dei diritti dei marittimi. Ulteriori ritardi avranno gravi conseguenze per la sicurezza e la salute fisica e mentale dei marittimi, oltre alla sicurezza delle operazioni navali e al funzionamento delle catene di approvvigionamento marittime globali ", ha aggiunto Martin Dorsman.



Dall'UE ok al Registro Internazionale

Via libera al rinnovo, sino al 2023, del Registro Internazionale delle Navi e degli sgravi contributivi e fiscali per le unità italiane. Il Regime italiano è infatti risultato compatibile con la normativa in materia di Aiuti di Stato. Lo ha deciso la Commissione Europea, sottolineando in una nota stampa come l'adesione al Registro Internazionale permetta alle navi di godere di una riduzione dell'imposta sul reddito d'impresa (IRES, ndr) e altri benefici, che saranno applicati ai ricavi delle compagnie di navigazione derivanti dalle attività di trasporto marittimo ma anche ad alcuni redditi connessi all'attività armatoriale (fino a un massimo del 50% dei redditi armatoriali); ai redditi da rimorchio e dragaggio, a certe condizioni; alle attività di noleggio a scafo nudo e di noleggio a tempo o a viaggio. Bruxelles precisa che 'le autorità italiane si sono impegnate a estendere i benefici del regime a tutte le navi ammissibili che battono bandiera europea. Ciò eviterà qualsiasi discriminazione tra le compagnie di navigazione e i registri dei diversi Stati e manterrà le regole del mercato interno sulla libertà di stabilimento'. La Commissione ha precisato che l'Italia ha sette mesi di tempo per rispettare l'adozione di quanto disposto da Bruxelles. Apprezzamento è stato espresso da Confitarma, per la quale la decisione di Bruxelles conferma quanto ormai da tempo consolidato riguardo alla perfetta equiparazione tra le condizioni operative della bandiera italiana e quelle delle altre bandiere dello Spazio Economico Europeo (SEE) e di cui lo shipping italiano è consapevole sin da 2017. 'Tale proroga afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - è di fondamentale importanza per la competitività dell'industria marittima genuinamente radicata sul nostro territorio. E' quindi essenziale che la nostra Amministrazione si adoperi prontamente per applicare i contenuti della decisione della Commissione europea. Mattioli auspica anche che finalmente si colga l'occasione per introdurre semplificazioni di procedure obsolete che a tutt'oggi gravano sulle navi di bandiera italiana, migliorando la competitività del Registro internazionale anche rispetto ad altri registri europei. Interventi a costo zero che, come è noto, Confitarma richiede da vari anni e che ha recentemente sollecitato nell'imminenza del decreto in materia di semplificazioni di prossima emanazione'.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo



PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
 DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE

12 Giugno 2020 - News
Rinnovo europeo sino al 2023
Dall'UE ok al Registro Internazionale
 di Redazione

Via libera al rinnovo, sino al 2023, del Registro Internazionale delle Navi e degli sgravi contributivi e fiscali per le unità italiane. Il Regime italiano è infatti risultato compatibile con la normativa in materia di Aiuti di Stato.

La ha deciso la Commissione Europea, sottolineando in una nota stampa come l'adesione al Registro Internazionale permetta alle navi di godere di una riduzione dell'imposta sul reddito d'impresa (IRES, ndr) e altri benefici, che saranno applicati ai ricavi delle compagnie di navigazione derivanti dalle attività di trasporto marittimo ma anche ad alcuni redditi connessi all'attività armatoriale (fino a un massimo del 50% dei redditi armatoriali); ai redditi da rimorchio e dragaggio, a certe condizioni; alle attività di noleggio a scafo nudo e di noleggio a tempo o a viaggio.

Bruxelles precisa che 'le autorità italiane si sono impegnate a estendere i benefici del regime a tutte le navi ammissibili che battono bandiera europea. Ciò eviterà qualsiasi discriminazione tra le compagnie di navigazione e i registri dei diversi Stati e manterrà le regole del mercato interno sulla libertà di stabilimento'. La Commissione ha precisato che l'Italia ha sette mesi di tempo per rispettare l'adozione di quanto disposto da Bruxelles.

Apprezzamento è stato espresso da Confitarma, per la quale la decisione di Bruxelles conferma quanto ormai da tempo consolidato riguardo alla perfetta equiparazione tra le condizioni operative della bandiera italiana e quelle delle altre bandiere dello Spazio Economico Europeo (SEE) e di cui lo shipping italiano è consapevole sin da 2017.

'Tale proroga afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - è di fondamentale importanza per la competitività dell'industria marittima genuinamente radicata sul nostro territorio. E' quindi essenziale che la nostra Amministrazione si adoperi prontamente per applicare i contenuti della decisione della Commissione europea. Mattioli auspica anche che finalmente si colga l'occasione per introdurre semplificazioni di procedure obsolete che a tutt'oggi gravano sulle navi di bandiera italiana, migliorando la competitività del Registro internazionale anche rispetto ad altri registri europei. Interventi a costo zero che, come è noto, Confitarma richiede da vari anni e che ha recentemente sollecitato nell'imminenza del decreto in materia di semplificazioni di prossima emanazione'.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

Ambiente Autorità Portuali
 Autorità del Mare Bocche di Brindisi
 Soccorso ai naufraghi
 Caratteristica navale
 Canale di Suez
 Campagna di navigazione
 Concessioni demaniali
 Containership
 Coronavirus
 Crociere Cura del ferro
 Interne Roma Dato
 Commerciali ESPO Europa
 Gigantismo navale GNL
 Scandalo commercializzazione di
 Infrastrutture
 Innovazione tecnologica
 Internet of Things
 Lavoro portuale Logistica
 Portuale
 Porto di Livorno
 Porto di Piombino
 Riforma portuale
 Delrio Rinfuse
 Lipide Rinfuse
 Servizi
 Shipping
 Stazza
 Stazza di Livorno
 Terminali portuali
 Traffici marittimi

Porti e infrastrutture italiane: confusione da Bruxelles. Perché?

Contributo a cura dell'avv. Davide Maresca * * Studio legale Maresca & Partners Negli ultimi mesi si sono susseguiti diversi provvedimenti della Commissione europea in materia di trasporti e infrastrutture. In tre casi recenti risulta evidente che l'Italia rischi di subire i provvedimenti comunitari senza aver avuto una partecipazione nel merito agli argomenti che ne sono oggetto.

Le autorità di sistema portuale sono imprese? Questa domanda non ha nulla a che vedere con la natura giuridica di società o ente pubblico. Ma la rilevanza è fondamentale. Ci si riferisce, alla procedura con la quale la Commissione europea ha applicato le norme in materia di concorrenza alle Autorità di sistema portuale, ritenendole imprese. Da tale posizione discende l'applicazione dell'art. 107 TFUE che vieta gli aiuti di stato anche attraverso trattamenti fiscali privilegiati. Perciò è stato ritenuto necessario sottoporre a imposizione fiscale i canoni demaniali. Dalle lettere della Commissione europea si evince che la posizione italiana è stata di carattere soprattutto formale e improntata a dimostrare la peculiarità del sistema italiano. Una normale interlocuzione con la Commissione (che da Bruxelles pare sia stata sostanzialmente assente) avrebbe, invece, consentito di chiarire meglio il tema sotto il profilo concorrenziale. Il ritardo

dei ferrobonus regionali Come pubblicato da ShippingItaly.it, la Commissione europea ha approvato il programma di ferrobonus regionali in un momento successivo alla scadenza per la sottoposizione delle proposte di finanziamento delle linee ferroviarie. Di conseguenza, la misura diventa completamente inutile rispetto all'effetto incentivante che è presupposto di legittimità della procedura. Anche in questo caso, come noto, nell'ambito di una procedura di autorizzazione ex art. 108 TFUE i tempi di reazione della Commissione europea possono variare da qualche giorno fino a qualche anno in ragione della costanza delle interlocuzioni tecniche e amministrative provenienti dall'ente pubblico che richiede l'approvazione. Le concessioni portuali Nel decreto rilancio sono state inserite alcune misure per il sostegno dei terminal portuali attraverso un meccanismo misto di riduzione dei canoni sulla base del calo del fatturato e una proroga delle concessioni generalizzata di un anno. Una misura assai insufficiente che pare non tenere conto delle previsioni comunitarie già direttamente applicabili, e applicate, dalla Commissione europea (art. 107 TFUE, art. 56 TFUE e della nota giurisprudenza *Pressetext*). Va, invece, specificato che proprio la Commissione europea ha consentito una diretta applicazione delle citate norme al fine del riequilibrio economico finanziario delle concessioni (per cause impreviste) purché il riequilibrio sia non sostanziale (ed è noto che sia ritenuto non sostanziale se rimane nella misura del 20% del valore iniziale della concessione). Tale riequilibrio deve avvenire con una previa comunicazione alla Commissione europea (ex art. 108 TFUE o ex Regolamento GBER) e una richiesta formale all'ente concedente e al Ministero competente. Invece, il Decreto rilancio prevede misure addirittura meno favorevoli alle imprese rispetto a quelle già in vigore a livello europeo. Ricorre, insomma, in modo costante la necessità di correggere il tiro dopo l'adozione dei provvedimenti per una sostanziale assenza di interlocuzione e approfondimento dell'applicazione del diritto europeo alla materia delle infrastrutture di trasporto. In tutti questi casi sarebbe stata sufficiente un'istruttoria comunitaria (anche solo di pochi giorni) che consentisse l'adozione di provvedimenti utili al sostegno e al rilancio dell'economia. Sarà in grado la politica e la classe burocratica di tornare a essere un supporto e non un ostacolo alle imprese?



Contributo a cura dell'avv. Davide Maresca *

