



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 19 giugno 2020**



Prime Pagine

19/06/2020	Corriere della Sera	8
<hr/>		
19/06/2020	Il Fatto Quotidiano	9
<hr/>		
19/06/2020	Il Foglio	10
<hr/>		
19/06/2020	Il Giornale	11
<hr/>		
19/06/2020	Il Giorno	12
<hr/>		
19/06/2020	Il Mattino	13
<hr/>		
19/06/2020	Il Messaggero	14
<hr/>		
19/06/2020	Il Resto del Carlino	15
<hr/>		
19/06/2020	Il Secolo XIX	16
<hr/>		
19/06/2020	Il Sole 24 Ore	17
<hr/>		
19/06/2020	Il Tempo	18
<hr/>		
19/06/2020	Italia Oggi	19
<hr/>		
19/06/2020	La Nazione	20
<hr/>		
19/06/2020	La Repubblica	21
<hr/>		
19/06/2020	La Stampa	22
<hr/>		
19/06/2020	MF	23
<hr/>		

Trieste

19/06/2020	Il Piccolo Pagina 2	24
<hr/>		
19/06/2020	Il Piccolo Pagina 18	26
<hr/>		
19/06/2020	Il Piccolo Pagina 19	28
<hr/>		

Venezia

19/06/2020	Corriere del Veneto Pagina 2	29
<hr/>		

19/06/2020	Corriere del Veneto Pagina 2	31
<hr/>		
Il Terminal di Fusina dietro lo scontro: «Ecco perché abbiamo votato no»		
19/06/2020	Il Gazzettino Pagina 12	32
<hr/>		
Porto, Regione e Venezia bocciano il bilancio 2019		
19/06/2020	Il Gazzettino Pagina 26	34
<hr/>		
Bilancio bocciato, l'ira del porto		
19/06/2020	Il Gazzettino Pagina 26	35
<hr/>		
Baretta: «Scelta inopportuna che sa di mossa politica»		
19/06/2020	Il Gazzettino Pagina 27	36
<hr/>		
Quei 9 milioni dati alla Mantovani «Ecco perché abbiamo votato no»		
19/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16	38
<hr/>		
Bocciato il bilancio, attacco a Musolino «Vogliono commissariare il Porto»		
19/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16	40
<hr/>		
Brugnaro difende la scelta di Giri Zaia: spero sia tutto documentato		
19/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	41
<hr/>		
«Nove milioni dati alla Mantovani e concessione allungata di 10 anni»		
19/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	42
<hr/>		
«Si bloccano i fondi del decreto Rilancio»		
19/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	43
<hr/>		
Coro di solidarietà al presidente del Porto «Momento delicato, l'incidente è grave»		
19/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18	44
<hr/>		
Grandi navi, Marghera e Park Petroli ecco come è nata la "guerra fredda"		
19/06/2020	Il Piccolo Pagina 19	45
<hr/>		
E a Venezia il capo dell' Authority viene silurato da Zaia e Comune		
18/06/2020	Ansa	46
<hr/>		
Porto Venezia: Musolino; Regione e Città bloccano bilancio		
18/06/2020	Ansa	47
<hr/>		
Porti: Federagenti, preoccupazioni dopo i casi Venezia e Trieste		
18/06/2020	AskaneWS	48
<hr/>		
Veneto, Senatori Pd: regione e Comune Venezia contro il territorio		
18/06/2020	Informatore Navale	49
<hr/>		
Duci (Federagenti): 'Anche Venezia nella lista dei porti sotto scacco'		
18/06/2020	Informazioni Marittime	50
<hr/>		
Venezia, bocciato il bilancio del porto. Musolino: "Colpiscono i lavoratori, non me"		
18/06/2020	Messaggero Marittimo	51
<hr/>		
Anche Venezia fra i porti sotto scacco <i>VeZio Benetti</i>		
18/06/2020	Sea Reporter	52
<hr/>		
Federagenti - Duci, "anche Venezia nella lista dei porti sotto scacco"		
18/06/2020	shipmag.it	53
<hr/>		
Porto di Venezia, Italia Viva: Bilancio bloccato senza motivazioni reali <i>Redazione</i>		
18/06/2020	shipmag.it	54
<hr/>		
Bocciato il bilancio di Venezia, Musolino chiama a raccolta i portuali <i>Redazione</i>		
18/06/2020	shipmag.it	55
<hr/>		
Duci (Federagenti): Dopo Trieste, il caso Venezia. A rischio il futuro dei porti <i>Redazione</i>		
18/06/2020	shippingitaly.it	56
<hr/>		
Gli agenti marittimi si schierano con Musolino: "Anche Venezia sotto scacco"		
18/06/2020	shippingitaly.it	57
<hr/>		
Bilancio AdSP Venezia: Musolino reagisce ai due voti contrari che bloccano gli aiuti a imprese e lavoratori		
18/06/2020	The Medi Telegraph	59
<hr/>		
Venezia, Comune e Regione votano contro il bilancio del porto. Musolino: "Colpiscono i lavoratori, non me"		
18/06/2020	The Medi Telegraph	61
<hr/>		
Duci (Federagenti): "Anche Venezia nella lista dei porti sotto scacco"		

18/06/2020	Venezia Today		62
Bilancio del porto bocciato. Musolino: «Così non colpiscono me, ma l' economia di Venezia»			
19/06/2020	Il Gazzettino	Pagina 12	64
Nuova grana per il Mose: una ditta ammessa al concordato preventivo			
19/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19	65
Mose, test il 10 luglio Criticità e incognite sulle conche di Chioggia e di Malamocco			
19/06/2020	Corriere del Veneto	Pagina 9	66
San Marco, diffida sul garage «A rischio l' acqua cittadina»		<i>Monica Zicchiero</i>	

Genova, Voltri

19/06/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 2	67
L' inferno alla guida del camion 'In corsia unica incubo incidenti e centinaia di ore perse'			
19/06/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 11	68
Non c' è riconoscenza verso il porto			
18/06/2020	Corriere Marittimo		69
Schenone: Fusione Psa-Sech "confidiamo" - Vado Ligure "situazione di overcapacity" (Video))			
18/06/2020	Corriere Marittimo		71
Genova Sech: Più veloci i controlli dei prodotti di origine animale con il nuovo PIF - (Foto - Video)			
18/06/2020	Il Nautilus		72
Porto di Genova: Nuovo PIF al Terminal SECH			
18/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	73
Posto di ispezione frontaliera al terminal Sech			
18/06/2020	FerPress		74
CIRCLE: Connecting EU lancia i nuovi servizi "EU Branding" pensati per potenziare il business dei propri partner e clienti			
18/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	75
Circle lancia i nuovi servizi EU Branding			
18/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	76
Genova contro l'autoproduzione. I sindacati: E' una provocazione degli armatori			
18/06/2020	The Medi Telegraph		77
Piloti, 200 candidati per due posti nel Corpo di Genova			

La Spezia

19/06/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 43	78
Nautica, dodici progetti per Spezia-capitale			
18/06/2020	Citta della Spezia		80
Un approdo temporaneo al Porto Mirabello per le barche a noleggio			
18/06/2020	BizJournal Liguria		81
La Spezia, concesso approdo temporaneo nel pontile galleggiante per la stagione estiva			

Ravenna

19/06/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 44	82
Porto, la sicurezza prima di tutto			
18/06/2020	Ravenna Today		83
Stati Generali del Porto al Propeller: "Ci schiaccia la concorrenza con La Spezia"			
18/06/2020	RavennaNotizie.it		84
Marendon (LpRa): agli stati generali del porto di Ravenna al Propeller emerge timore per concorrenza di La Spezia			

18/06/2020	ravennawebtv.it		85
Marendon (LpRa): "Stati generali del porto al Propeller, ci schiaccia la concorrenza con La Spezia"			

Marina di Carrara

19/06/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 37	86
De Pasquale a Cosimo Ferri: «È inutile fare le passerelle»			
19/06/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 42	87
Il rinnovato Punto Blu apre domani al pubblico			

Livorno

19/06/2020	Il Tirreno	Pagina 17	88
Maxi-buca, la bretella per Tirrenia ora c'è Da completare il lavoro in direzione porto			
19/06/2020	Il Tirreno	Pagina 17	90
«Finalmente sistemata la strada là dove un portuale perse la vita»			
19/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 48	91
«Una ferita aperta per 13 anni»			
18/06/2020	Corriere Marittimo		92
Viabilità - Riaperto lo svincolo "Livorno-Porto" - Accesso più veloce per la Darsena Toscana			
18/06/2020	Expartibus		93
Riaperto al traffico svincolo FI - PI - LI di via Quaglierini a Livorno			
18/06/2020	Il Nautilus		94
Porto di Livorno: In memoria di Giuliano Gallanti			
18/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	95
Riaperta rampa di uscita della Fi-Pi-Li			
18/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Veziò Benetti</i>	96
Riunita Cabina regia Città-Porto Livorno			
18/06/2020	Regione Toscana		98
Livorno, riaperto al traffico lo svincolo della Fi-Pi-Li di via Quaglierini - Toscana Notizie			
19/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 49	99
Nuovo look per l' area portuale			

Piombino, Isola d' Elba

19/06/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 37	100
Arrivano le prenotazioni, sbloccate le navi			
19/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 49	101
Lo scalo diventa un riferimento			
19/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 49	102
Pim, tre progetti per nave Victoria			
19/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 51	103
Benzina verde, disagi Attesa la riunione con il prefetto			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

19/06/2020	Corriere Adriatico	Pagina 15	104
Inaugurata ieri la gru della Icop Ora il porto ha un gigante in più			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

18/06/2020	FerPress		105
Civitavecchia: nuovo confronto tra Presidente AdSP e Cgil Cisl Uil. Si ragiona sul Contratto d' area			
18/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	106
Nuovo incontro di Majo-sindacati			
19/06/2020	Il Faro Online		107
Scivolo alla Frasca, l' Amministrazione di Civitavecchia cerca soluzioni			

Napoli

18/06/2020	Informazioni Marittime		108
Mastellone: Assoagenti Napoli vitale e propositiva			
18/06/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	110
Assemblea Assospena			

Brindisi

19/06/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 15	111
Tornerà a nuova vita il vecchio faro del porto di Brindisi			
19/06/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 33	112
Il vecchio faro delle Pedagne sarà ristrutturato e valorizzato			
19/06/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 11	113
Piano di ristrutturazione per il vecchio fanale rosso			
18/06/2020	Ansa		114
Restauro per il vecchio faro di Brindisi			
18/06/2020	Brindisi Report	<i>MARCELLO ORLANDINI</i>	115
Quel faro di 161 anni, biglietto da visita di Brindisi: sarà recuperato			
18/06/2020	Il Nautilus		117
Porto di Brindisi: il vecchio "fanale rosso" tornerà a nuova vita			
18/06/2020	Informazioni Marittime		118
Brindisi, nuova vita per il "fanale rosso"			
18/06/2020	larepubblica.it (Bari)		119
Il vecchio faro del porto di Brindisi avrà una nuova vita: risale al 1859			
18/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	120
Il "fanale rosso" di Brindisi tornerà a nuova vita			
18/06/2020	Puglia Live		121
Porto di Brindisi: il vecchio "fanale rosso" tornerà a nuova vita			

Taranto

19/06/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno	Pagina 17	122
Taranto vista attraverso il suo porto			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

19/06/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 15	123
Il gateway del Porto di Gioia finalmente sarà gestito da Rfi			

Olbia Golfo Aranci

19/06/2020	La Nuova Sardegna Pagina 34		125
<hr/>			
18/06/2020	Il Nautilus		127
AdSP del Mare di Sardegna e Cgil a confronto su dragaggi e vertenze occupazionali del porto di Olbia			
<hr/>			
18/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	129
Confronto su vertenze e dragaggi ad Olbia			
<hr/>			
19/06/2020	La Nuova Sardegna Pagina 3	<i>MARCO BITTAU</i>	131
Fiamme sul traghetti paura per i 225 a bordo			
<hr/>			
19/06/2020	La Nuova Sardegna Pagina 3	<i>TIZIANA SIMULA</i>	132
«Pronti a sbarcare, poi quel fumo nero a prua»			
<hr/>			
19/06/2020	L'Unione Sarda Pagina 5		133
Un boato nella stiva e poi la paura: «Fiamme sulla nave»			
<hr/>			
19/06/2020	L'Unione Sarda Pagina 5		134
Una lunga scia di tragedie			
<hr/>			
18/06/2020	Agi		135
Incendio su una nave passeggeri nel porto di Olbia. Nessun ferito			
<hr/>			
18/06/2020	Olbia Notizie		136
Incendio a bordo del traghetti per Olbia, in azione anche i vigili del fuoco ***VIDEO***			
<hr/>			
18/06/2020	The Medi Telegraph		137
Fiamme a bordo di un traghetti Grimaldi			

Augusta

19/06/2020	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 16		138
«Zes, soddisfazione è più che legittima ora subito al lavoro per un vero rilancio»			
<hr/>			
19/06/2020	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 16		139
Alosi: Zes, senza bonifiche gli unici vantaggi sono per le industrie			

Trapani

19/06/2020	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 16		140
Zes, «Grande opportunità»			

Focus

19/06/2020	MF Pagina 22	<i>PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i>	141
Tutti contro gli armatori			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397310
mail: servizioclienti@corriere.it

SCARPA
SHOP ONLINE

THE ORIGINAL MOJITO.



Il cantante Enrico Nigiotti indagato per truffa
di Marco Gasperetti a pagina 23



Nel weekend Grisham e Turov i signori del Diritto
conversazione con Andrea Purgatori

SCARPA
SHOP ONLINE

THE ORIGINAL MOJITO.

Incontro tra il capo dello Stato e Conte: «Risposte rapide sui fondi europei». Stati generali, tensione con gli albergatori

Il Colle striglia i magistrati

Mattarella: «Gravi distorsioni, serve credibilità». Di Matteo contro Bonafede e Di Maio

RIPARTIRE CON I FATTI

di Daniele Manca

Che siano centinaia di migliaia o oltre un milione le persone che devono ancora ricevere la cassa integrazione, poco cambia per i lavoratori che aspettano. E non è certo un sistema che funziona quello che ha obbligato di fatto le aziende ad anticipare gli assegni ai propri dipendenti. Dei famosi prestiti da 25 mila euro solo un quarto delle 640 mila domande risultavano accettate al 20 maggio.

L'elenco dei ritardi e delle mancate azioni nei confronti di imprese e cittadini potrebbe continuare a lungo. Ma non è di elenchi delle cose da fare che il Paese ha bisogno. A mancare è la consapevolezza della necessità di atti concreti come richiesto nei giorni scorsi dal presidente Sergio Mattarella.

Sulla carta è meritorio che il governo con gli Stati generali abbia voluto ascoltare le diverse espressioni della società. Ma l'ascolto non può trasformarsi in alibi. O peggio nel tentare di offrire «risposte semplici (di solito semplicistiche) a domande complesse (che) è la deformazione professionale del politico», come scrive il filosofo Ermanno Benincasa nel suo ultimo libro «Critica della ragione digitale».

continua a pagina 28

Duro discorso del presidente Mattarella alla cerimonia per i magistrati uccisi da terrorismo e da mafia. Al centro della sua riflessione le «gravi e vaste distorsioni». Nell'incontro con il premier Conte l'invito a dare risposte rapide sull'utilizzo delle risorse europee.

da pagina 2 a pagina 8

PER LE FAMIGLIE
Arriva il bonus per le vacanze: ecco come averlo

di Claudia Voltattorni

a pagina 9

GIANNELLI



E SULLA SCUOLA NON ANCORA DECISA LA DATA

Elezioni, caos al Senato La fiducia va rivotata

di Paola Di Caro e Gianna Fregonara

Scintille in Senato sull'election day. Lo scontro tra governo e opposizione finisce per far slittare alla prossima settimana anche la decisione sul rientro a scuola. Al momento del voto di fiducia sul decreto che accorpa la data del referendum a quella delle Regionali l'opposizione ha lasciato l'Atula. Il decreto è passato con 145 sì e 2 no, ma è stato poi cancellato tra le proteste della minoranza che contestava il numero legale. Un fatto con un solo precedente nella storia che costringerà oggi a un nuovo voto di fiducia.

a pagina 6

L'EMERGENZA

IL PROFESSOR REMUZZI
«Basta paura ingiustificata, ora tanti positivi non contagiosi»

di Marco Imarisio

«L'istituto superiore della Sanità e governo si rendano conto che la situazione, da quel lontano 20 febbraio, è cambiata». E devono comunicare di conseguenza, altrimenti si diffonde paura ingiustificata. Così, al Corriere, lo scienziato Giuseppe Remuzzi. «Una ricerca dimostra che si registrano casi di positività con una carica virale molto bassa, non contagiosa. Li chiamano contagi, ma sono persone positive al tampone».

a pagina 11

La notte della Coppa Italia Allarme dell'Oms dopo la festa in Campania



I tifosi del Napoli festeggiano nelle piazze del centro la Coppa Italia appena vinta contro la Juventus, tanti abbracci e nessuna mascherina

Accalcati e senza mascherine
Gli esperti: tifosi sciagurati

di Fulvio Bui

Migliaia di tifosi in piazza e nelle strade di Napoli, mercoledì sera, dopo la vittoria in Coppa Italia. E si scatenano le polemiche. Con la comunità scientifica che disapprova: «Comportamenti irresponsabili».

con un intervento di Maurizio de Giovanni a pagina 13

Usa La campagna presidenziale Facebook cancella gli spot di Trump «Istigano all'odio»

di Giuseppe Sarcina

Facebook blocca Donald Trump e rimuove gli spot della campagna elettorale in vista del voto per la Casa Bianca. «Istigazione all'odio», la contestazione. Sotto accusa un post contenente «analogie al linguaggio utilizzato dai nazisti per bollare i prigionieri politici». «Non permettiamo simboli — ha spiegato Facebook — che rappresentano organizzazioni e ideologie ispirate all'odio senza che siano contestualizzati o oggetto di condanna». Dopo Twitter, così, anche il social di Mark Zuckerberg decide di limitare l'azione del presidente americano.

a pagina 18

«IL SOCIAL CINESE NON PROTEGGE I GIOVANI»

Parigi accusa TikTok

di Stefano Montefiori

a pagina 19

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Vedi Napoli e poi fuori

Che cosa potrebbe spingere un branco di umani a uscire di casa e accalcati nelle strade, in barba ai divieti e persino al richiamo della paura? È questa la domanda alla base dell'esperimento scientifico in corso dall'inizio dell'anno sul nostro pianeta. Ora che la risposta è arrivata, può essere interessante ripercorrere i passaggi intermedi. Per prima cosa, ai membri del branco è stata tolta la possibilità di rifugiarsi in ufficio e di scaricare i figli a scuola o dai nonni. Qualcuno di loro è impazzito e si è messo a cantare sui balconi, ma la maggioranza ha retto piuttosto bene. Poi sono stati privati della seconda casa, del secondo amante e del secondo lavoro, in molti casi anche del primo, eppure hanno continuato a non sclerare e a starnutirsi sul gomito,

con episodi di autentico eroismo nel resistere alla retorica pauperista del vip, alle conferenze-stampa dei presidenti e al narcisismo montante dei virologi. Con il rallentare del contagio si sono registrate lievi crepe all'ora dell'aperitivo, ma gli autori dell'esperimento li hanno attribuiti alla giovane età dei trasgressori. Il nocciolo duro continuava a non manifestare segni apprezzabili di cedimento. A quel punto gli scienziati hanno deciso di calare la carta estrema. La Juve che perde una finale di Coppa al rigori.

Solo di fronte a un evento così raro e sconvolgente ogni difesa umana è finalmente crollata: mezza Napoli è scesa in strada e mezza Italia ha spalancato i balconi e si è rimessa a cantare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80mg capsule morbide
400mg estratto di Silexan®

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

LAILA
Più spazio alla vita.

CHEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

AL MEDITERRANEO

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (CSP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Analizza il tuo momento. Gio. Med. 19/05/2020.





Mattarella denuncia ancora lo scandalo del Csm e sollecita la riforma. Intanto Woodcock assolto dopo 3 anni di guerre disciplinari su Consip: chi lo risarcirà?



Venerdì 19 giugno 2020 - Anno 12 - n° 168
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "I cazzi del virus"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

NAPOLI E LA COPPA

Ippolito: "Scene disgustose, ora tamponi a tutti"



○ PACELLI, PASCIUTI E RODANO A PAG. 2-3

PARLA IL VICEMINISTRO

Buffagni: "Serve un capo al M5S e Conte ci aiuti"

○ DE CAROLIS A PAG. 4

IL CONTO DEL COVID

Licenziati più precari: il doppio fra gli stagionali

○ ROTUNDO A PAG. 12

I PROFITTI DEI COLOSSI

WebTax, Trump lascia il tavolo: salvi Google&C.

○ DELLA SALA A PAG. 13

LO STORICO BARBERO

"Quelle statue ci fanno capire questo mondo"

» Daniela Ranieri

Una battaglia a vuoto, assurda. Una forma di razzismo". Così Alessandro Barbero, storico e scrittore, giudica l'abbattimento delle statue da parte dei manifestanti del movimento Black Lives Matter: "È ovvio che non ci devono essere statue di grandi delinquenti e mascalzoni che tutta l'umanità considera tali. Però quelle non ci sono. Non c'è la statua di Adolf Hitler".

A PAG. 17

FABIO FAZIO Intervista sulla norma contro di lui e molto altro

"Basta attacchi ad personam La Rai dica se non mi vuole"

■ Il Cda ha approvato la direttiva di Salvini contro il produttore-conduttore. "Ho subito 125 attacchi da Salvini, nessuno mi ha difeso. Ora basta: cosa vogliono da me?"



○ FERRUCCI E TRAVAGLIO A PAG. 6-7

Mannelli



L'ospedale in Fiera è vuoto: la Regione butta altri 7 milioni



L'"ASTRONAVE" FONTANA&C., ANZICHÉ CHIUDERE IL "PADIGLIONE BERTOLASO" SENZA MALATI, INVESTONO SOLDI PUBBLICI PER TENERLO APERTO ALTRI DUE ANNI

○ SPARACIARI A PAG. 3

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Sindrome di Don Lurio a pag. 4 • **Fini** Caracas no, il Cairo sì? a pag. 9
- **Laroma** L'università corrotta a pag. 9 • **D'Agostino** Gli inchini di Ichino a pag. 9

TUTTI DA SPARAGNA&C.

Frigolandia era un sogno, ma ora arriva lo sfratto

○ NATANGELO A PAG. 16



I LIBRI PER L'ESTATE

Poco di nuovo sotto il sole, tranne Camilleri

○ DENTELLO A PAG. 18

La cattiveria

Allarme a Pechino: registrati altri 40 casi di coronavirus. C'è il pipistrello in offerta

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Gli Incompiuti

» Marco Travaglio

L'altro giorno, dopo le ultime performance del presidente di Confindustria Carlo Bonomi, un amico mi ha girato il video (disponibile sul web) di una conferenza di Mino Martinazzoli, che descriveva la nostra classe imprenditoriale-manageriale con un apologetico: quello del capo-azienda che regala al suo direttore del personale, un *nerd* efficientista bocconiano con mastera Londra, un biglietto per il concerto dell'*Incompiuta* di Schubert. L'indomani il giovanotto gli consegna una relazione della serata in 5 punti "1. Durante considerevoli periodi di tempo i 4 oboe non fanno nulla. Si dovrebbe ridurre il numero e distribuirne il lavoro tra il resto dell'orchestra, eliminando i picchi d'impiego. 2. I 12 violini suonano le medesime note. Quindi l'organico dei violinisti dovrebbe essere drasticamente ridotto. 3. Non serve a nulla che gli ottoni ripetano suoni già eseguiti dagli archi. 4. Se tali passaggi ridondanti fossero eliminati, il concerto potrebbe essere ridotto di almeno un quarto. 5. Se Schubert avesse tenuto conto di queste mie osservazioni, avrebbe terminato la sinfonia...". Conclusione di Martinazzoli: "Io vorrei vivere in un mondo nel quale si possa continuare a sentire l'*Incompiuta* di Schubert così com'è".

Ora, chillege il *Fatto* e *Millennium* sa bene che Bonomista alla vera impresa come il sottoscritto all'astrofiscia: questo ragioniere di Crema con un corso di economia a San Diego, in 51 anni di vita è riuscito a investire in attività produttive la miseria di 31 mila euro. Ma è interessante che gli imprenditori veri si facciano rappresentare dai lui. Per questo, si dirà. Sì, se non fosse che il rag. Bonomi, specializzato nell'italica arte del prendi i soldi e piangi, se la tira come un Pirelli o un Del Vecchio, insegna ciò che si dovrebbe fare, scuote il capino impiume perché Conte aiuti anche chi ha bisogno, e auspica la caduta del governo per metterne su uno di larghe imprese, manco fosse Tejero. Ieri Salvatore Cannavò ha ricordato le precedenti lezioni dei numeri 1 confindustriali e la loro miseranda fine. Avevano tutte, come quelle di Bonomi, la consistenza di un oroscopo di Branko e l'attendibilità di una profezia del divino Otelma, tant'è che si pensò di ribattezzare Viale dell'Astronomia in Viale dell'Astrologia. La Marcegaglia, che se la rideva quando B. la chiamava "velina", annunciò il Regno di Saturno se si fossero tagliate le pensioni. Monti & Fornero providero, coi risultati a tutti noti. Poi Squinzi ripartì con la tarantella: sgravi fiscali, soldi a pioggia, licenziamenti più facili e mai una sillaba sull'evasione, in cambio di mirabolanti "investimenti". Che, certificò l'Ue nel 2018, erano addirittura diminuiti.

SEGLUE A PAGINA 20





ANNO XXV NUMERO 145 ... VENERDI 19 GIUGNO 2020 - € 1,80

Le conversazioni private di Trump con il cinese Xi, roba da far saltare sulla sedia tutti tranne gli americani che lo votano

Nell'estate del 2018 il presidente americano Donald Trump voleva a tutti i costi congedare il direttore della Corea del nord...

con sopra scritto: "He is so full of shit", che vuol dire: Trump è così poco credibile (e il suo portavoce ha negato la storia)...

pre più dubbiosi e che i libri di Bolton - che di certo non è liberal - allargherà la crepa. La storia del c.d. basso folklore trumpiano...

agricoli americani per aiutarlo a essere rieletto (la guerra dei dazi scatenata da Trump ha colpito molto gli agricoltori americani)...

La presidenza tedesca Per la cancelliera Merkel il Recovery fund è l'antidoto al sovranismo

Conta su un accordo a luglio, dice di non essere "ingenui" con gli antiliberale e rivendica la "responsabilità globale" per l'Ue

Milano. Ieri Angela Merkel ha parlato al Parlamento tedesco per spiegare quali saranno le priorità del governo durante la presidenza di turno dell'Unione europea...

Ora dateci il Mes. La rivolta gentile delle regioni di centrodestra Lega e FdI non lo vogliono, ma i governatori hanno altre idee. I sì di Cirio, Santelli, Bardi, Toma, Toti e vice di Fontana e Fedriga. I se di Marsilio e Fugatti. Le due velocità di un'opposizione costruttiva

La divisione pluriestata mostra due giorni fa dal centrodestra sui temi europei - mentre il premier informava il Parlamento sull'indirizzo del governo relativamente al Consiglio europeo di domani...

destra, sul Mes, non sia vissuta, nei territori dove il centrodestra, con le stesse emozioni e con le stesse posizioni delle leadership nazionali.

Forza Italia, alla guida di una giunta di centrodestra (insieme con Fratelli d'Italia e Lega). Da tempo, Toti non fa mistero di considerare importante avere il prima possibile i fondi europei attraverso la linea di credito concessa dal Mes.

Buttare giù anche "Ciao"

A Italia '90 perdemmo, fu lo specchio della crisi del paese. Raccontarla come se fosse andato tutto bene è un danno

Il burattino pinocchietto e tricolore "Ciao" resterà nella storia come una delle più brutte cerimonie con pubblico virtuale officiate dal design non era già di fatto una volta, e ancora una volta.

Ecco il bonus vacanza

Ammonta a 500 euro e sarà disponibile dal 1° luglio. Aumentano (di poco) i pazienti in terapia intensiva

Roma. Altri 333 contagi e 63 decessi correlati al nuovo coronavirus sono stati comunicati americani dalla Protezione civile, a fronte di 32 mila casi testati.

Derecha responsible

Il Partito conservatore spagnolo chiede che il Recovery fund dell'Ue sia vincolato alle riforme. Strano, eh?

Milano. In Spagna l'opposizione conservatrice contro il governo socialista di Pedro Sánchez ha adottato una linea di durezza e responsabilità in questi mesi di crisi da coronavirus.

Dagli Stati generali cattive notizie per i guerriglieri saccenti

Altro che caccia al colpevole o crisi di governo. Buon senso e belle cose di una democrazia liberale al villino Algardi

Sempre per la serie buon senso contro guerriglia warfare, c'è da osservare che gli Stati generali del Biscione non sembrano una parata di bell'erie e inutili ornamentalità ai servizi.

troppo "freddo" per non nascondere chissà che cosa; arrivarono i sindacati, con le loro rivendicazioni e proposte messe in comune nella discussione; e come loro i confindustriali, tra accuse e politica, vabbè, ora è il momento delle categorie della cultura, delle istituzioni culturali, seguirono la scuola, il turismo e altri settori colpiti dalle conseguenze del blocco e dell'inattività su scala mondiale.

postore di un Trump, darebbero qualsiasi cosa per poter fermare in un labirinto di ricognizione calma e metodica i termini della fase 2 della cosiddetta era Covid. Ma sono alle prese con dati preoccupanti o con rivolte di piazza fuori controllo, o con comizi senza mascherina, cose roba che un qualche Dio benedico finora ha risparmiato in Italia, investita al massimo dal ciclone del generale Pappalardo, che vuole fare un ponte di bene verso l'Italia e l'Unisa.

Parla Tajani

"In Toscana la Lega ci propugna un candidato migliore della Cacciari. Ma la coalizione regge"

Grillini pro-Mes

"Il Fondo salva stati è diventato un problema politico a causa di equivoci e mistificazioni". Parla Battelli (M5s)

Lo stigma sovranista

Suona ammette che il no euro hanno fatto salire lo spread. Ma ora Ms, Lega e FdI fanno lo stesso errore con il Mes

Un treno per i rider eroi

Gli eroi della pandemia. Ma, in questi giorni, il treno per i rider eroi è un treno di pandemia. Medici, infermieri, vigili, p. Macché, invece...

L'arte dell'Europa. Domani il Foglio uscirà con un numero da collezione...

La collezione di opere d'arte dedicate all'Europa disegnata in esclusiva per noi da Giulio Paolini. Continua così la nostra iniziativa di "copertine" inedite, opere di grandi artisti italiani e internazionali.

Andrea's version

"Mi domando dov'era il signor De Luca, quello che voleva essere del rampollo di un'azienda di famiglia. Siccome hanno rotto le scatole a me, per la distanza e la mascherina, ci erano molte migliaia di persone. Sono stato per loro ed è un bel segno per Napoli, ma non possono condannare. Io lascerei più libertà". Dove non risultava troppo troppo arduo capire il sentimento di un mezzo di cuore, dal fegato, cioè, dallo stomaco, anzi, dall'oscurità di Salvini dopo quello che è successo in piazza a Napoli. Certo che se diceva: "Forza Venezia", faceva prima e sembrava pure più giovane.

Il Covid non è uno show

Ormai la discussione scientifica è diretta da notizie condivise per mezzo dei media. Ed è un problema

Il Covid non è uno show

Nell'ambito degli ultimi clinici trial di cui si sono avute notizie, il vecchio di Moderna funziona. Il Tocilizumab funziona. La clonina non funziona, il desametasone funziona.



il Giornale



VENERDÌ 19 GIUGNO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 145 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2322-4071 | Giornale (ed. nazionale)

MOSSA DEL QUIRINALE

Le picconate di Mattarella

*Avviso a Conte: usa i fondi europei e fai presto
Avviso ai giudici: inaccettabile degenerazione*

Case, un bluff anche il bonus ristrutturazioni

Il presidente della Repubblica incontra il governo e lancia un monito al premier Giuseppe Conte: dal nostro Paese servono risposte rapide e concrete, utilizzare bene i soldi dell'Europa. Poi Mattarella va all'attacco delle distorsioni della giustizia: «La magistratura deve necessariamente impegnarsi a recuperare la credibilità e la fiducia dei cittadini, così gravemente messe in dubbio dai recenti fatti di cronaca».

servizi da pagina 2 a pagina 9

L'ANALISI /1

ADESSO GIUSEPPI È COMMISSARIATO

di Vittorio Maciocco

La «sala degli specchi» al Quirinale sembra davvero una metafora. Dimmi, chi sei? Sergio Mattarella se lo chiede ogni volta che incrocia Giuseppe Conte. L'uomo che ha di fronte è un riflesso. Mattarella suggerisce, spinge, implora di fare in fretta. L'altro rassicura, promette e poi paraliza tutto quello che lo circonda. È un dialogo surreale che, alla lunga, sa di presa per i fondelli.

C'è un piano per ripartire?
Certo, Presidente.
Dov'è?
Qui, Presidente, bisogna solo (...)

segue a pagina 3

L'ANALISI /2

IL NORD È LA VITTIMA DEI PASTICCI GIALLOROSSI

di Augusto Minzolini

La questione è lì. Grossa come una casa. La si esorcizza, la si rimuove, ma torna sempre a galla: c'è un pezzo di Paese, quel Nord che ha sempre rappresentato la locomotiva di ogni rinascita, quelle piccole e medie imprese che sono da sempre il motore del nostro sistema produttivo, che nella stanza dei bottoni oggi non c'è. Proprio ora che sarebbe essenziale la sua presenza, visto che va progettata la rinascita italiana. Non si tratta solo di un'assenza di uomini, ma soprattutto di culture, di esperienza, di storia, di pragmatismo da impresa. Basta leggere in controllo la filosofia che ispira i provvedimenti approvati nella Fase 1 e nella Fase 2 dell'epidemia: assistenziale o un compendio di Alice nel paese delle meraviglie. Sotto sotto lo ammettono tutti, anche nella maggioranza. «È inutile nasconderselo - si sfoga Mauro Marino, senatore del Senato -, non c'è il Nord. Ho parlato con alcuni industriali del Piemonte (...)

segue a pagina 6

COPPA ITALIA, È POLEMICA

Il gigante buono e l'inno sbagliato «Una tristezza molto forte»

di Paolo Giordano

Guai a sbagliare l'Inno perché, quando capita, apriti cielo. L'altra sera è successo a Sergio Sylvestre, il gigante buono che ha vinto *Amici* nel 2016. «Mi è venuta una tristezza molto forte». Forse non era ancora pronto.

a pagina 14

BRUTTA ESECUZIONE Sergio Sylvestre ha cantato (male) l'inno di Mameli



IL GIALLO DEI SOLDI AI GRILLINI

M5S-Venezuela: spunta una modella

Gli affari a Roma di un narcos e della compagna italiana

di Paolo Manzo

Cosa c'entra Alex Saab, il narcocomprenditore colombiano di origini libanesi con le tangenti del governo venezuelano? Perché aveva il passaporto diplomatico? Nel mirino della Gdf per riciclaggio, si aggirava tra i Parioli e il pied-à-terre, in Via Condotti. Il ruolo della sua compagna, la modella Camilla Fabri.

con Tagliaferri alle pagine 10-11

LA SCIENZA E I FELINI

Se sono i gatti a spiegarci i segreti della fisica

di Eleonora Barbieri

Il gatto più celebre della fisica è il gatto di Schrödinger, quello che è vivo e morto allo stesso tempo all'interno della scatola - e che fu «sfruttato» dallo studioso austriaco per esemplificare i risultati, apparentemente paradossali, della meccanica quantistica. In realtà il gatto non (...)

segue a pagina 25



LEZIONE (ATTUALE) SULLE STATUE

Quando Croce diceva: che errore giudicare il passato con gli occhi di oggi

di Benedetto Croce

a pagina 24

I MISTERI DELLA CACCIA ALLA MATERIA

Gli altri universi (forse) sono sotto il Gran Sasso

di Veronica Nicosia

La caccia alla materia ci spiazza e apre a nuove possibilità. Un inatteso eccesso di eventi, osservato dall'esperimento XENON1T nelle profondità dei Laboratori Nazionali del Gran Sasso (LNGS), offre preziosi dati per nuove scoperte nel mondo della fisica. Il 17 giugno (...)

segue a pagina 19

LE NOSTRE NAVI ALL'EGITTO

GIUSTIZIA PER REGENI MA BASTA IPOCRISIA

di Alessandro Sallusti

Giulio Regeni, il ricercatore italiano torturato e ucciso in Egitto nel 2016 dai servizi di Il Cairo, merita verità e giustizia senza se e senza ma, e lo diciamo a scanso di equivoci. Governo e Parlamento bene fanno a tenere sotto pressione il presidente-dittatore Al Sisi che non vuole collaborare e copre gli assassini, ma ora si pone un problema non da poco, al punto che Conte è in grande imbarazzo e la sua maggioranza divisa sul da farsi. La questione è la seguente: fino a quando non otterrà quello che chiede, l'Italia deve interrompere le relazioni commerciali con l'Egitto - come chiedono parte del Cinque Stelle e della sinistra - oppure no?

Nel caso di specie, che sta sollevando dubbi e polemiche, la vendita in corso di due fregate italiane alla Marina militare egiziana per un valore di 1,2 miliardi. Tanto per cambiare, Conte e il ministro degli Esteri Di Maio stanno prendendo tempo, anche se l'affare viene dato per fatto. Considerare questo business un affronto alla memoria di Regeni o un cedimento al dittatore è però discutibile almeno per tre ragioni.

La prima è una ragione etica. È vero che in questo caso c'è di mezzo un ragazzo italiano, ma se dobbiamo "embargare" i Paesi che non rispettano i diritti umani, qualcuno ci deve spiegare le ampie aperture di credito che questo governo ha fatto nei confronti, per esempio, di Cina e Venezuela, due Paesi che i loro ragazzi dissidenti non li trattano diversamente da quanto faccia l'Egitto.

La seconda ragione è pragmatica. Le nostre aziende esportano ogni anno in Egitto tre miliardi di merci (soprattutto prodotti chimici e macchinari) e ne importano due, prevalentemente materie prime indispensabili alle nostre aziende. Siamo quindi in attivo di un miliardo e rischiare di bloccare gli affari tra i due Paesi, più che punire l'Egitto, penalizzerebbe le aziende italiane e, quindi, la nostra economia. Obiezione possibile: ma qui parliamo di navi militari a un Paese non alleato. Contro obiezione: vero, ma balla un miliardo di euro, che non è poco, e in più con l'Egitto abbiamo in corso da tempo collaborazioni (...)

segue a pagina 8
Bilosavo a pagina 8

-IN ITALIA-FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
 SPEDIRE IN ABBONAMENTO AL SERVIZIO IN ZONA DI RIFUGIO (C.F. 123456789)

IL GIORNO

VENERDÌ 19 giugno 2020
1,50 Euro

Nazionale

 FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

I controlli dell'Inps in Lombardia, terzi in Italia

Pure le carte false per la cassa Covid: 163 casi in due mesi

Gianni a pagina 18



Appello accolto, il Senato non chiude

 Il presidente Casellati dopo la nostra sollecitazione: «Aperti anche in agosto. Il Paese in difficoltà ha bisogno di risposte»
Scandalo toghe, affondo di Mattarella. «Grave distorsione nell'operato del Csm, basta col sistema delle correnti»

 Servizi
da p. 7 a p. 9

Il virus e le inchieste giudiziarie

Per favore risparmiateci Covidopoli

Massimo Donelli

State per leggere un articolo controcorrente. Che qualcuno potrebbe perfino trovare offensivo. Perché parlo di persone morte e di chi le piange. E per quanto abbia scelto di essere attento, delicato, rispettoso è impossibile che non finisca per urtare la sensibilità di qualcuno. Me ne scuso. Dichiarando, subito, che sto da una parte: quella dei medici. Dei 168 inghiottiti dal Covid19. E dei loro colleghi sopravvissuti che, assieme agli infermieri, hanno combattuto in prima linea senza paura, anche se non erano preparati ad affrontare un nemico sin lì sconosciuto. No, non erano preparati nemmeno politici e funzionari che gestiscono la sanità pubblica.

Continua a pagina 13

EFFETTO CRISI: NOTTE IN CAMERA DOPPIA A BELLARIA, HOTEL 3 STELLE


Perego e Spadazzi alle pagine 2, 3 e 5

DALLE CITTÀ

Milano

Scala: si riparte ma è polemica sull'apertura dei laboratori

 Servizio nelle **Cronache**

Milano

Spaccio e rapine In Porta Venezia scatta la stretta

 Palma nelle **Cronache**

Gorlago

Bruciò la moglie dell'ex amante: 30 anni di carcere

G.Moroni a pagina 17



Covid 19, intervista al prof Zangrillo

«Tra poco via le mascherine Il positivo non è malato»

Cutò alle pagine 10 e 11



Paola Gassman a 20 anni dalla morte dell'attore

«Mio padre Vittorio Un Mattatore fragile»

Cumani a pagina 15

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

30mg capsule orali a rilascio prolungato

TECNOLOGIA INNOVATIVA

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

LAILA

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

M. MENARINI

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. 16/05/2020.



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 168
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 19 Giugno 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCCIA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI" - EURO L20

Il libro
Dai romani ad oggi
la mania sex toys
attraverso i secoli

Santa Di Salvo a pag. 30



Il cofanetto
Quando David Bowie
salvò Iggy Pop
sotto il muro di Berlino

Federico Vacabile a pag. 31



Mattarella «I magistrati recuperino credibilità»

Richiamo del Colle dopo gli scandali
Oggi vertice Ue, il governo al Quirinale
«Accelerare l'arrivo dei fondi europei»

Genzili, Pirone e Pollio Salimbeni
alle pagg. 4, 5 e 9

Da dove ripartire / 1
**IL RILANCIO
DI SCIENZA
E RICERCA**

Massimo Inguscio

Le linee guida del piano strategico studiato e appena approvato dal Consiglio Nazionale delle Ricerche secondo i nuovi paradigmi e le nuove scelte imposte dalla tragedia della pandemia hanno come tema portante «la ricerca per la ricostruzione». La "R" di ricerca sta anche per ricostruzione come già fu nell'immediato dopoguerra: si trattò di ricostruire e creare futuro dopo distruzioni belliche e dopo la tragedia della dittatura.

Continua a pag. 34

Da dove ripartire / 2
**INVESTIMENTI
L'IMPATTO
VA VALUTATO**

Giorgio La Malfa

Benché nel suo intervento di mercoledì agli Stati Generali dell'economia il Presidente della Confindustria abbia criticato duramente il Governo, si è letto sui quotidiani di ieri che il Premier avrebbe considerato l'intervento di Bonomi «molto più morbido di quanto avesse temuto». Probabilmente il sollievo del premier è legato al fatto che il leader delle imprese ha tenuto a precisare che le sue prese di posizione «nulla hanno a che fare con temi politici».

Continua a pag. 34

Il caso Consip

Il Csm assolve
Woodcock: corretto
con gli altri pm

Il pm Henry Woodcock assolto dalla Commissione Disciplinare del Csm sul caso Consip. Cancellata la censura. «E ora - dice - restituiammi l'onore».

Di Fiore a pag. 8

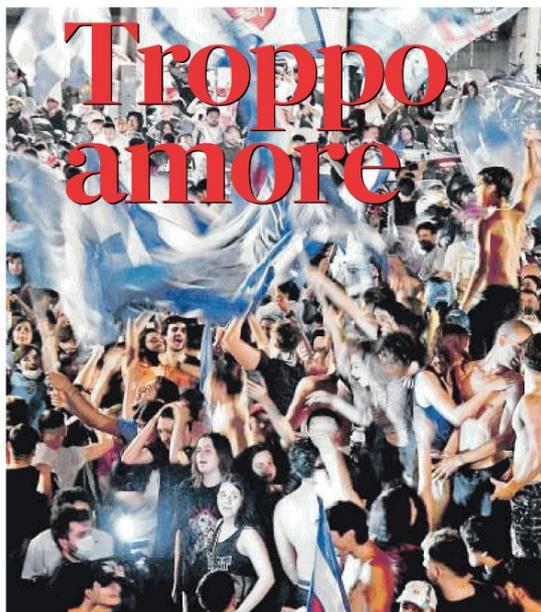
Il caso Regeni

Conte: «Processo
ma senza rompere
con l'Egitto»

«Dal Cairo ci aspettiamo un segnale forte». Conte spinge per celebrare il processo per la morte di Regeni. «Ma senza rompere con l'Egitto», dice.

Mangani a pag. 7

Coppa Italia L'Oms accusa e Salvini attacca De Luca. La replica: somaro



La folla di tifosi che a Napoli, l'altra notte, ha festeggiato la conquista della Coppa Italia

Troppo amore

Luciano Giannini, Cristiana Mangani e Adolfo Pappalardo alle pagg. 2 e 3

Il commento

DALLA PAURA AL DELIRIO
DUE VOLTI UN SOLO CUORE

Pietro Gargano a pag. 35

L'infettivologo tifoso

«Il contagio ora è minimo
ma così è stata una follia»

Ettore Mautone a pag. 3

Il personaggio
Tutti ai piedi
di Gattuso
così il Napoli
è rinato



Sei mesi per cambiare il Napoli e portarlo, attraverso il lockdown, alla conquista della Coppa Italia. Ora tutti ai piedi di Rino Gattuso.

Taormina e Ventre
con Giordano e A. Rossi
da pag. 14 a 17

● Passaggio di testimone

SARRI VA KO
E NASCE UN VERO
COMANDANTE

Marco Ciriello

Per amare Sarri bisogna avere meno di diciotto anni come per leggere Nietzsche; Gattuso, invece, si può amare anche da vecchi, perché non promette prese di palazzo né rivoluzioni, ma «solo» qualche «titolo». L'altra sera, dopo una partita scialba dove il Napoli era più squadra della Juventus giocando in modo allegriano, si sanciva il vero definitivo passaggio da un comandante all'altro, con la messa in soffitta - in massa - del sarriano, dopo il passaggio troppo breve e senza «titoli» di Carlo Ancelotti.

Continua a pag. 35

● Le parole di DeLuca

ECCO COSA SERVE
PER FARE
IL GRANDE SALTO

Francesco De Luca

Volendo sempre guardare avanti, Aurelio De Laurentis ha subito rilanciato la sfida dopo aver alzato al cielo con Gattuso e gli azzurri, nella notte dell'Olimpico, il quarto trofeo della sua carriera presidenziale. «Siamo stati gli unici ad aver battuto in questi anni la Juve, dobbiamo provarci anche per lo scudetto». Aveva sfiorato il successo in questo duello due anni fa con Sarri, che ha evitato di stringergli la mano a fine partita, perso nelle sue preoccupazioni.

Continua a pag. 35

SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

PikDent
SCOVOLINI INTERDENTALI
E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI PIÙ EFFICACI DEL FILO INTERDENTALE

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

TROVA LA TUA MISURALE!
Prova subito la confezione da 7 misure assortite a soli **3,90€**



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 168
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 19 Giugno 2020 • ss. Gervasio e Protasio

IL GIORNO DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il Papa emerito Ratzinger rompe l'auto-clausura sfida i medici e vola dal fratello malato
Giansoldati a pag. 14



Sollievo in A e B Quarantena soft si del ministro Lazio, si apre la caccia alla Juve
Bernardini nello Sport



Roma, caos Ds Pallotta sospende Petrachi, il mercato a De Sanctis-Baldini
Carina nello Sport



Il Messaggero Casa
TOC TOC
messengerocasa.it

L'insensata euforia Il salatissimo conto per le regole non rispettate

Luca Ricolfi

A pochi giorni dall'inizio della cosiddetta "fase 3", è terribilmente difficile capire quale sia la logica che sta alla base delle regole che ci vengono imposte, specie in materia di distanziamento sociale. Tutti gli esperti concordano su almeno tre punti. Primo, gli assembramenti sono assolutamente da evitare. Secondo, nella fase attuale il distanziamento minimo è di un metro, anche all'aperto. Terzo, a parità di altre condizioni, il rischio di contagio è sensibilmente minore nei luoghi aperti rispetto ai luoghi chiusi.

Ma proviamo a vedere quel che effettivamente succede. Tanto per cominciare, gli assembramenti sono quotidiani, e sistematicamente tollerati. Ci sono stati assembramenti nelle manifestazioni di piazza (25 aprile e 2 giugno), nei raduni più o meno violenti (Gilet Arancioni, Ultra e Forza Nuova), nei festeggiamenti calcistici (Coppa Italia del Napoli), nella movida del fine settimana. Il meno che si possa dire è che stabilire delle regole, e poi chiudere sistematicamente un occhio quando vengono violate, non può che alimentare confusione ed arbitrio.

Ma passiamo al distanziamento. Qui quel che sussiste è una sorta di triplo regime: nei trasporti ordinari, senza posti prenotati (tram, bus, metropolitane, treni), la gente si ammassa senza che nessuno ne regoli il flusso.

Continua a pag. 12

«Le toghe tornino credibili»

► Affondo di Mattarella dopo il caso Palamara: «Gravi distorsioni al Csm, la riforma superi la degenerazione delle correnti». E riceve Conte sul vertice Ue: «Vanno usati subito i fondi»

Allarme per la festa dei cinquemila tifosi, l'Oms: sciagurati. Scontro Salvini-De Luca



L'incredibile folla a Napoli, senza alcun tipo di precauzione, per celebrare la Coppa Italia (foto ANSA)

Mangani a pag. 3

Assembramenti senza controlli: follia a Napoli

Terapie intensive, preoccupa la Lombardia

Nel Lazio Rt sopra 1 per l'effetto focolai La Regione: «Dato vecchio, li tracciamo»

ROMA L'Rt del Lazio è a 1,12: dunque sopra al livello "1" che viene considerato di sicurezza. L'indice di trasmissione del virus deve

spaventare? No, replicano dalla Regione, perché è l'effetto previsto dei due focolai già chiusi.

Evangelisti a pag. 2

Errore tecnico, slitta la fiducia al Senato

Il pasticciaccio del decreto sulle Regionali mancava il numero legale: voto da rifare

ROMA Potrà arrivare solo oggi il via libera all'election day. Il 20 e il 21 settembre (fino alle ore 15). Ieri pasticciaccio in aula al Se-

nato: errore tecnico nel voto di fiducia e votazione non valida, andrà ripetuta oggi.

A pag. 13

Lettera a Bruxelles

Atlantia accusa il governo alla Ue «Viola il mercato»

Roberta Amoroso

Atlantia gioca un'altra carta per cancellare l'articolo 35 del Decreto Milleproroghe che ha quasi azzerato 23,5 miliardi di indennizzo in caso di revoca della concessione di Aspi. Una norma «con finalità politiche» per Atlantia che, «viola le regole Ue» sul rispetto dei contratti e delle economie di libero mercato.

A pag. 6
Servizi da pag. 4 a pag. 7

Il supporto a Serraj

Libia, la strada per l'Italia: ruolo più attivo

Nicola Latorre

Appare ormai evidente che il sentiero, già così stretto per recuperare un ruolo italiano in Libia, si sta facendo strettissimo. E senza una determinata decisione in tempi rapidi rischia di chiudersi completamente e senza altre possibilità. A quel punto non resterà che recarsi in quel capello in mano ai nuovi padroni della Libia.

Continua a pag. 12

Il call center di Pirino

L'assassino di Sacchi e le consegne di coca ai vip dello spettacolo

Michela Allegri

Un centralino aperto fino a notte per prendere ordinazioni, in grado di garantire consegne in ogni angolo della Capitale. Con il call center della droga, la cocaina viaggiava dal quartiere di San Basilio a Roma nord, fino al centro. Un giro di spaccio gestito da uno dei killer di Luca Sacchi: Paolo Pirino.



A pag. 16

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

CRITICO UMORE?

SONNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

80mg capsule molli
solo essenziale di Silexan

14 CAPSULE E MOLLI

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

LAILA

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza abito di prescrizione (CSP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accolli il tuo farmacista. Aut. Min. 86/05/2020.

TANTI VANTAGGI PER L'ACQUARIO

IL GIORNO DI BRANCO

Buongiorno, Acquario! Siamo ancora sotto il segno dei Gemelli, fino a domani sera, e voi in ogni caso siete tra quelli che avranno i vantaggi migliori. Molto buona la Luna per la famiglia e per i figli, ottime le indicazioni che arrivano da Mercurio per gli affari: siete comunque il segno che esce meglio dall'odierna incertezza generale. È difficile sbagliare, nel vostro caso, quando si è ispirati dall'amore, e soprattutto guidati da Saturno, Auguri.

L'oroscopo all'interno

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

il Resto del Carlino

VENERDÌ 19 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

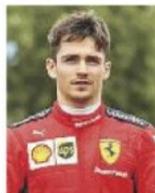
FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il pilota sulla Rossa guida fino a Fiorano

**Rombo Ferrari all'alba
F1, Leclerc in strada
sveglia Maranello**

Turrini nel QS



DOMANI IN REGALO
SPECIALE
PENSO RINASCIMENTO

ristora
INSTANT DRINKS

Appello accolto, il Senato non chiude

Il presidente Casellati dopo la nostra sollecitazione: «Aperti anche in agosto. Il Paese in difficoltà ha bisogno di risposte»
Scandalo toghe, affondo di Mattarella. «Grave distorsione nell'operato del Csm, basta col sistema delle correnti»

Servizi
da p. 7 a p. 9

Il virus e le inchieste giudiziarie

**Per favore
risparmiateci
Covidopoli**

Massimo Donelli

State per leggere un articolo controcorrente. Che qualcuno potrebbe perfino trovare offensivo. Perché parlo di persone morte e di chi le piange. E per quanto abbia scelto di essere attento, delicato, rispettoso è impossibile che non finisca per urtare la sensibilità di qualcuno. Me ne scuso. Dichiarando, subito, che sto da una parte: quella dei medici. Dei 168 inghiottiti dal Covid19. E dei loro colleghi sopravvissuti che, assieme agli infermieri, hanno combattuto in prima linea senza paura, anche se non erano preparati ad affrontare un nemico sin lì sconosciuto. No, non erano preparati nemmeno politici e funzionari che gestiscono la sanità pubblica.

Continua a pagina 13

EFFETTO CRISI: NOTTE IN CAMERA DOPPIA A BELLARIA, HOTEL 3 STELLE



**VACANZA SVENDESI
UNA STANZA A 9 EURO**

Perego e Spadazzi alle pagine 2, 3 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna

**Sant'Orsola
e Maggiore,
la rivoluzione
si chiama Irccs**

Orsi in Cronaca

Bologna

**Scuole e ciclabili
Via a cantieri
per 100 milioni**

Rosato in Cronaca

Ma molte non ricominciano

**Discoteche aperte
Balli di coppia
solo tra conviventi**

Gradara e Reggiani a pagina 18



Covid 19, intervista al prof Zangrillo

**«Tra poco via le mascherine
Il positivo non è malato»**

Cutò alle pagine 10 e 11



Paola Gassman a 20 anni dalla morte dell'attore

**«Mio padre Vittorio
Un Mattatore fragile»**

Cumani a pagina 15

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?
CATTIVO UMORE?
SONNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce
LAILA
È il più grande nella sua categoria. È un farmaco innovativo che agisce rapidamente e con efficacia sui sintomi dell'ansia lieve.

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

LAILA
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SPS) che può essere consegnato solo dal farmacista. Attenzione! È un farmaco. Aut. Min. 16/05/2020.



VENERDÌ 19 GIUGNO 2020
IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 145, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - HANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5388.200 www.hanzoniadvertising.it GNN

Domani in campo

Serie A, si riparte

Scudetto, qualificazioni alle coppe, retrocessioni: la lunga volata per i verdetti



Oggi l'inserto di 16 pagine all'interno del giornale in omaggio con

IL SECOLO XIX

DOMENICA INTER-SAMP

Ranieri sfida Conte 120 giorni dopo lo stop

BASSO E GIAMPIERI / PAGINA 34

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 13
Commenti	Pagina 15
Economia-Matrimo	Pagina 16
Genova	Pagina 18
Xte	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

OGGI IL SUMMIT

Da Mattarella messaggio a Conte «Attivare subito i fondi dell'Ue»

Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella loda la spinta prodotta dall'Italia per creare i nuovi meccanismi europei per affrontare l'emergenza economica da coronavirus. Ma adesso, questo il suo monito, è necessario attivare «il più presto possibile» i colossali fondi che ha messo a disposizione Bruxelles. Per farlo, però, non basterà il summit europeo di oggi, declassato a poco più che un incontro informale in videoconferenza. La vera partita si giocherà da qui al Consiglio del 9-10 luglio, il primo che vedrà fisicamente i leader nuovamente riuniti a Bruxelles, e al vertice straordinario successivo per definire il Recovery fund. Il rischio è che arrivino meno soldi per l'Italia rispetto al previsto.

BRESOLIN, LOMBARDO E TORTELLO / PAGINE 2 E 3

LA SOCIETÀ DELLA FAMIGLIA BENETTON SCRIVE AL VICEPRESIDENTE DELLA COMMISSIONE UE: «SIAMO DISCRIMINATI»

Atlantia denuncia il governo «Violate le regole europee»

Toti attacca il ministero dei Trasporti: «Non sanno gestire il piano dei cantieri, lascio la regia alla Regione»

IL PROCURATORE AILEGALI

Marco Grasso / PAGINA 2

Cozzi: «Non spetta a noi concordare con Aspi i lavori da fare in Liguria»

I legali di Autostrade, ieri, hanno visto il procuratore capo di Genova, Francesco Cozzi. «Ci hanno informato sui lavori in corso - ha detto Cozzi - Ma non spetta a noi concordare un cronoprogramma dei cantieri».

Atlantia rompe gli indugi nella querelle con il governo e si rivolge direttamente a Bruxelles. La società controllata dalla famiglia Benetton, a cui fa capo Autostrade per l'Italia, ha inviato una lettera al vice presidente della Commissione Ue, Valdis Dombrovskis, accusando l'esecutivo di Conte di aver violato le norme europee. «Siamo discriminati», è l'accusa. E in Liguria il governatore Toti attacca il ministero dei Trasporti: «Non sanno gestire il piano delle gallerie, lascio la regia alla Regione». CHIARELLI, E. ROSSI / PAGINE 2 E 3

ADDIO AL DON ACCIAI

Bruno Viani / PAGINA 18

Genova, si demolisce un altro ponte due anni dopo il Morandi

Fu chiuso dopo la tragedia del Morandi, nel timore che potesse crollare. Ieri, due anni dopo, è partita la demolizione. Genova dice addio così al ponte Don Acciai che univa i quartieri di San Teodoro e Oregina.

IL CASO

Giacomo Galeazzi / PAGINA 12

Vacanze autarchiche ma in dieci milioni rinunciano a partire

Tra spostamenti in auto, soggiorni brevi e mete domestiche, saranno vacanze autarchiche. Nove italiani su dieci viaggeranno in patria. Ma in dieci milioni potrebbero rinunciare alle ferie.

IL COMMENTO

MAURO BARBERIS

TEMPESTA PERFETTA MA NON È DETTO CHE FINIRÀ MALE

Come se non bastassero i guai veri, siamo pure investiti da un'ondata di catastrofismo. I media di opposizione presentano l'Italia come un paese allo sbando. Gli altri, che vorrebbero limitarsi a informare, si riscoprono cani-da-guardia-del-potere e diffondono scenari da incubo pure loro. Gli uni e gli altri, certo, riflettono lo stato psicologico del Paese nel passaggio dalla fase 1 ("io speriamo che me la cavo") alla fase 2 ("me la sono cavata!") sino alla fase 3 ("e ora che faccio?"). In più, gli opinionisti più cupi seguono le leggi della comunicazione. Ossia, se si prevedono disastri e poi non arrivano, tutti tirano un sospiro di sollievo e si scordano le previsioni. A essere ottimisti, invece, si rischiavano figuracce tremende.

SEDOUE / PAGINA 15

ROLLI



POLEMICHE SUGLI ASSEMBRAMENTI

«Sciagurati i tifosi in piazza» Le feste a Napoli indignano l'Oms

La gioia dei tifosi del Napoli, in piazza dopo la vittoria della Coppa Italia ha provocato la reazione dell'Oms: «Sciagurati».

L'ARTICOLO / PAGINA 7



La Liguria ha il record delle case più vecchie d'Italia

Il centro storico di Genova (foto Pambianchi): il 43% delle abitazioni è stato costruito prima del 1918. HARRIGOOD / PAGINA 13

Danielli
la pasta fresca

Dal 1967 pasta fresca di alta qualità

CONSEGNA A DOMICILIO RAPIDA E SICURA:

- TELEFONO 010.562.383
- o 393.888.72.92
- Telegram: DanielliPastaFresca
- Whatsapp: 346.64.64.752
- Dal sito Danielliishop.it

Via Galata 41/r - tel & fax: 010 562383
Via Ruspoli 3 cane presso Mercato della Focce
tel. 010 5687292

BUONGIORNO

Il governo, ha detto Conte, ha un obiettivo storico. Lo si era già capito due anni fa quando avanzarono il suo nome al Quirinale: siamo facendo la storia, sostiene Di Maio. Anche prima: state facendo la storia, annunciò Grillo ai suoi ragazzi esordienti in Parlamento. E prima ancora: una giornata storica, secondo Grillo, quella dell'elezione di Pizzarotti a sindaco di Parma. Poi gli iscritti proposero le loro leggi su Rousseau: hanno scritto la storia, si inorgoglia Davide Casaleggio. Virginia Raggi diventò sindaco di Roma: una giornata storica, esultò Di Battista. Roberto Fico salì fino alla presidenza della Camera: una giornata che resterà nella storia, Di Battista rielusò. Arrivarono a sottoscrivere il Def in Consiglio dei ministri: è il più grande piano di investimento della storia, proclamò Di Maio.

Raccontami una storia

MATTIA FELTRI

Si introdusse il reddito di cittadinanza: un giorno storico, riproclamò Di Maio. Si buttò un occhio all'Europa: per cambiare la storia, ririproclamò Di Maio. Si strinse un patto sui migranti con Malta: un passo storico, osò Conte. Se ne strinse un altro con la Tunisia, ma sui pescatori: storico, ardì Di Maio. Non so più quale decreto: bellissimo, storico, esplose Toninelli. Ridotti i costi della politica? Giornata storica, eruttò Grillo. Riportarono in Italia il terrorista Cesare Battisti? Un risultato storico, proruppe Bonafede. Si raddoppiò l'Acquedotto Peschiera? Un momento storico, straripò Raggi. Successe una roba a Imola, una qualsiasi? Scritta la storia, tracimò Toninelli. Allora, ci vogliamo dare una mossa con 'ste statue di Giulio Cesare e Churchill, che abbiamo di che rimpiazzarle? —

Benucci
Gruppo immobiliare

Compravendite
Locazioni
Perizie
Via Pisacane, 98r
16129 Genova
Tel. 010/581967

Gruppo Agenzie Benucci
dal 1969

Pratiche Automobilistiche
Nautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i rami

FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

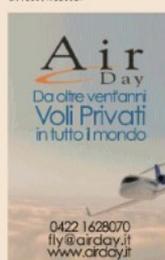


Oggi con Il Sole 24 Ore

Cappotto termico? Caldaie? Interventi antisismici? Che cosa sono i lavori per cui scatta il bonus 110%

Il bonus 110% sui lavori attira molti contribuenti ma è legato solo a determinati tipi di interventi. Oggi la guida a come si fanno in concreto i lavori che fanno scattare il superbonus

— Insetto alle pagine 21-24



FTSE MIB 19495,76 -0,51% | SPREAD BUND 10Y 180,00 +0,70 | €/S 1,1222 -0,09% | BRENT DTD 41,76 +1,78% | Indici&Numeri → PAGINE 42-45

Auto, a rischio il 40% dei concessionari

EFFETTO COVID-19

Negli ultimi dieci anni il numero delle aziende si è già dimezzato

Aumentano le richieste per la concessione di nuove agevolazioni

Edizione chiusa in redazione alle 22

Il crollo del mercato in seguito all'emergenza coronavirus rischia di far chiudere almeno uno su cinque degli attuali concessionari auto. Secondo una previsione ancora più pessimistica, le chiusure potrebbero addirittura raddoppiare. L'allarme nasce da stime basate sull'analisi dei bilanci delle aziende del settore che in dieci anni ha perso metà delle aziende. Cifre che spiegano il tentativo di rafforzare gli incentivi alla rottamazione, estendendo alla mobilità a benzina e gasolio.

Maurizio Caprino — a pag. 15

PRODUZIONE

In quattro mesi il settore auto perde il 36,9%

Filomena Greco — a pag. 15

LAVORO

Bonus vincolato per assunzioni a tempo indeterminato

Pogliotti e Tucci — a pag. 5



CIG

La domanda fuori tempo fa perdere la cassa

Enzo De Fusco — a pag. 38

Corsa delle banche ai prestiti Bce: chiesti 1.310 miliardi Assegnati all'Italia oltre 200 miliardi

ASTA TLTRO

Domanda record per finanziamenti a 3 anni con tassi fino a -1%

Gli istituti italiani fanno il pieno: a UniCredit 94,3 miliardi, a Intesa 35,8

Corsa delle banche europee ai fondi a tassi particolarmente favorevoli messi in campo dalla Bce per fronteggiare l'emergenza coronavirus: tramite la quarta asta del programma Tltro III, 742 istituti hanno atteso 1.310 miliardi di euro. Una domanda senza precedenti per i prestiti con cui l'Eurotower vuole incentivare il sostegno del sistema bancario all'economia reale: finanziamenti triennali che possono arrivare a un tasso di -1%. Al netto dei finanziamenti in scadenza, si tratta di 550 miliardi di euro "freschi". In prima fila le banche italiane, con una cifra che nel complesso potrebbe superare i 200 miliardi: la parte del Leone la fanno UniCredit (con 94,3 miliardi) e Intesa Sanpaolo (54,8) davanti a Banco BPM (22), Bper (14) e Ubi (12).

Maximilian Cellino — a pag. 3

FONDI PER LA RIPRESA



Oggi vertice del Ventsette in teleconferenza, sotto la regia della presidente della Commissione Von Der Leyen (foto), per discutere del bilancio Ue per i prossimi sette anni

Recovery fund Primo round dei leader sul pacchetto da 750 miliardi E ora la Ue apre due fronti con Cina e Usa

Romano e Cerretelli — a pag. 2

PROGETTO EUROPEO A GUIDA ITALIANA



Contrasto al coronavirus. La molecola del raloxifene è stata individuata come efficace contrasto alle forme meno gravi di Covid-19

Dompé breveta il farmaco per curare i primi sintomi Covid

Brevettato il farmaco per curare i primi sintomi Covid. Il raloxifene, già usato per l'osteoporosi, aiuta a contrastare l'insorgere di fasti più gravi della malattia. Un'arma in più, in attesa del vaccino, scoperta grazie al progetto pubblico-privato europeo EucalcateCov, composto da 18 partner e guidato da Dompé farmaceutici.

Francesca Cerati — a pag. 12

1,2 miliardi

Sono gli oneri di contenimento che, secondo Confindustria, le aziende rischiano di sostenere per ottenere gli importi dovuti

Accise energia Confindustria: sconto fiscale per restituire 3,4 miliardi alle imprese

Picchio, Lodoli, Santacroce — a pagina 6

93 giorni

Il ministero dell'Interno è il più lento nel pagare le imprese fornitrici di beni e servizi con 93 giorni di ritardo rispetto alla legge

Sblocca debiti Pagamenti alle imprese, 9 ministeri su 12 sono in ritardo

Gianni Trovati — a pagina 8

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

80 mg capsule molli (40 capsule in scatola)

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

LAILA

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Aut. Min. San. 18/05/2018

COPYRIGHT E LOTTA ALLA PIRATERIA ONLINE

Chiuse sette piattaforme illegali di Tv web

Una gigantesca centrale di pirateria del segnale televisivo, con offerte a prezzi stracciati (50 euro al mese) per vedere 450 canali di sport, film, serie tv. E con anche una singolare guerra tra pirati, in cui gli uni minacciano gli altri di rivelare via Telegram i nomi degli abbonati a quasi scrocco. Continua l'offensiva della Gdf e della magistratura

Alessandro Gallimberti — a pagina 38

LE INDICAZIONI DEL FISCO

Bonus vacanze solo digitale

Franco Vernassa — a pag. 37

PANORAMA

GIUSTIZIA

Mattarella striglia i magistrati: le correnti sono una degenerazione

Se è vero che la stragrande maggioranza dei magistrati è estranea alla «molestia etica» emersa nell'inchiesta di Perugia, la documentazione raccolta dal Pm perugini «sembra presentare l'immagine di una magistratura china su sé stessa, preoccupata di costruire consensi a uso interno, finalizzati all'attribuzione di incarichi». Lo ha detto il presidente della Repubblica, Mattarella, puntando il dito contro la «degenerazione del sistema delle correnti».

SCONTRO AL SENATO

Di elezioni: voto di fiducia annullato, si ripete oggi

Ore di tensione al Senato sul decreto elezioni. L'opposizione ha più volte chiesto la verifica del numero legale e la maggioranza si è salvata per due soli voti. Ma alla fine della giornata il colpo di scena: dopo un riconsiglio la Presidenza dichiarava che il numero legale non c'era in effetti. Fiducia da ripetere stamattina.



INNOVATION DAYS

Alimentare, meccanica e moda al rally. Vola la farmaceutica

— Servizi a pagina 9

PLUS24

Il rush delle Borse al test del trimestre di lockdown

Volano i listini mentre si sta per chiudere per molte aziende il trimestre che incorpora il blocco delle attività per Covid-19. Gli interventi Fed e Bce permettono alle Borse di continuare a correre nonostante i timori sul Pil e il rapporto prezzi/uttili sul Pli e il rapporto prezzi/uttili sia elevato per diversi settori.

— Domani Plus24 con il quotidiano

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA



Costumi da bagno, il Covid-19 non affossa le vendite

Marta Casadei — a pag. 40



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 19 giugno 2020
Anno LXXVI - Numero 168 - € 1,20
Sacro Cuore di Gesù

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.48) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0391-6990

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

Italiani al verde e presi in giro dai politici. E Conte che fa? Altre leggi incomprensibili per correggere le vecchie



Vieni avanti, decretino

Il Tempo di Osho

Il turista 1 è Ratzinger Sfida il virus e torna a casa



"'n è che m' andresti ad annaffià 'e piante ogni tanto?"

Laghi a pagina 11

DI FRANCO BECHIS

Giulio ha detto il primo giorno il Governatore della Banca di Italia, Ignazio Visco, quasi serrando il pugno per dare l'idea: «stringete, concretezza, concretezza». Lo ha ripetuto il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, che chiede all'esecutivo meno aria fritta, e molti fatti. Siccome sono cortesi gli altri capi di governo europei che oggi lo ascolteranno, non interromperanno Giuseppe Conte mentre racconterà con lunghi giri di parole i fantastici (e segreti) lavori degli Stati generali. Ma prima di scuire un solo euro che sia a prestito o a fondo perduto vorranno vedere i piani di utilizzo già predisposti dal governo italiano, incanalarli in vincoli precisi che verranno stabiliti in precedenza, e controllare passo a passo l'utilizzo che se ne fa con meccanismi che ne prevedano l'immediata restituzione se l'Italia continuerà a comportarsi come ha fatto purtroppo con i vari fondi europei ogni anno. Quando si tratta di soldi gli altri leader europei non si faranno abbindolare dalla straordinaria retorica (...)

segue a pagina 8

Gli Stati particolari

Il preside

«Ritardi su ogni richiesta
Così la scuola non riapre»

Conti a pagina 4

L'imprenditrice

«I soldi del bonus bici?
Dateli alle famiglie»

a pagina 5

Il sindaco

«Cinque miliardi ai Comuni
o molti salteranno in aria»

Magliaro a pagina 4

PARLA IL PRESIDENTE DI COLDIRETTI

«Usare bene i fondi Ue
altrimenti da Bruxelles
ce li chiedono indietro»

Caleri a pagina 2



Residenti esasperati

Movida scatenata
A Trastevere
scatta la rivolta

Verucci a pagina 15

Caos giallorosso

La Roma sospende
il ds Petrachi
Rischio tribunale

Austini a pagina 21



AL CENTRO DELLA TUA CASA

Via Tiburtina 255 - 00162 Roma (Metro Bologna)

#sempreinbuonemani

Tel. 06 491404 - www.allartcenter.it

Il diario

di Maurizio Costanzo



Mi fa piacere che in questi giorni abbiano riaperto i cinema e i teatri. Mi conforta pensare che attori e tecnici siano tornati in sala e, pur mantenendo tutte le necessarie distanze, stiano cercando di offrire di nuovo il teatro al pubblico. Chi può dirlo? Forse recitando a distanze sociali, con il pubblico in sala ugualmente distanziato, può nascere un capolavoro di grande successo. Per non scoraggiarsi, l'importante è non guardare mai l'Arena di Verona o le Terme di Caracalla o i grandi teatri antichi. Un tempo c'erano le maschere, non quelle sul volto, ma le ragazze che, con una piccola torcia, accompagnavano al posto in teatro.

Venerdì 19 Giugno 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 143 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



CAUSA COVID
Niente sanzioni in caso di ritardi nel pagamento dell'Imu
Travato a pag. 40

AMBIENTE
Per cambiare l'auto torna l'ecobonus fino a 6 mila euro
Chiarello a pag. 33

FISCO
Isa, un 8 in pagella per il 40% dei contribuenti
Bartelli a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Consultazioni elettorali - La legge di conversione del dl sull'election day
Re auto - Il decreto MiSe con il contratto base
Corte di cassazione - L'ordinanza sul saldo e stralcio a mille euro
IO ONLINE

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS *all'interno*

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

Modello 730 e Redditi 2020

www.cliccabbonamenti.com

Web tax, Usa furiosi contro tutti

Trump si ritira dai negoziati Ocse e minaccia ritorsioni commerciali contro i paesi che tasseranno le Ott americane. L'Italia rischia un blocco dell'export alimentare

Gli Usa si ritirano dal negoziato Ocse sulle nuove regole per la web tax e minacciano ritorsioni per i paesi che tasseranno il fatturato delle società over the top (Ott) Usa. Per l'Italia il rischio è un blocco delle esportazioni di prodotti agroalimentari: dal vino alla pasta, dal parmigiano all'olio. Italia, Austria, Francia, Spagna, Ungheria, Turchia, Regno Unito, Repubblica Ceca hanno già approvato o stanno approvando una tassa sui servizi digitali.

Rizzi a pag. 31

CONTRO IL CITTADINO
La p.a. contrasta la libertà di intraprendere che crea posti
Caccopardo a pag. 5

Per il consulente del ministro Finanze tedesco il debito italiano è sostenibile



A sorpresa, a Berlino c'è un economista che non crede nei dogmi dell'ordoliberalismo, non demenzia il debito pubblico, elogia la Bce, eppure è tra i consiglieri più autorevoli e ascoltati di una parte importante del governo di Angela Merkel. È Jens Suedekum, stretto collaboratore del ministro delle Finanze, Olaf Scholz, socialdemocratico. Ricorda Suedekum che «l'Italia, per quanto riguarda il rapporto tra interessi e tasse, si trova all'8%. È gestibile. Non dobbiamo farci prendere dal panico a causa dei debiti». Con tanti saluti all'allarmismo sollevato dalla grancassa ordoliberalista, da Karlsruhe ai paesi sedicenti frugali.

Odani a pag. 9

DIRITTO & ROVESCIO

La Cassazione, otto mesi fa, con una sentenza immediatamente esecutiva, ha ingiunto allo Stato italiano di restituire 3,4 miliardi di azioni sull'energia, impropriamente astoriti, a suo tempo, alle imprese. Il neopresidente della Confindustria, Carlo Bonomi, il presidente del consiglio, Giuseppe Conte, gli ha subito fatto presente che gli industriali erano in attesa di quei 3,4 miliardi di azioni dallo Stato. Il premier Conte però, comportandosi come la magistrato con la matita rossa, anziché assicurare che il governo avrebbe subito saldato il suo debito, ha risposto invitando Bonomi «a andare più alto». Se un creditore qualsiasi si sentisse rispondere in questo modo dal suo debitore c'è da scommettere che le cose non finirebbero lì. Le sentenze della Cassazione, poi, debbono solo essere eseguite. Si sola alta, fucendole. Si sola invece basso sottrarsi ad un obbligo che, essendo sorto al massimo livello (la Cassazione), non è più discutibile.

DISTANZIAMENTO
Assembramenti vietati in tutti gli uffici pubblici contro il virus
Cerriano a pag. 37

LIBIA E MEDITERRANEO
La Ue dorme, mentre Russia e Turchia banchettano
Valentini a pag. 2

FRANCESCO MANFREDI
Crediti d'imposta poco efficaci per rilanciare i consumi
Ricciardi a pag. 6

GDO NELLA FASE 3
Fochesato (Despar): dopo il Covid si consumerà così
Valentini a pag. 11

FERRAGNI RESTA AL TOP
I social a caccia di influencer, annunci pagati nei profili
Piazzotta a pag. 15

MEDIA
Gazzetta dello Sport, Stefano Barigelli direttore
a pag. 21

COVID19: il mondo è cambiato radicalmente in tre mesi, e così anche la tua Impresa!

FOCUSPMI

Anche alla luce dei nuovi Decreti, è importante avviare due azioni sinergiche:

- una **riprogrammazione del debito** contratto verso tutti gli Stakeholders: Istituti di Credito, Erario, Locatori, Fornitori, Dipendenti e Collaboratori;
- un'attenta **valutazione dei flussi di cassa** prospettici anche alla luce dei comportamenti dei tuoi clienti e fornitori.

Per evitare che il COVID prevalga sul business, affidati a Noverim.

Scrivici a supportopmi@noverim.it



Per maggiori informazioni:
Info@noverim.it | tel +39 02 48 75 85 71 | noverim.it

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

VENERDÌ 19 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

La plastica da 5 anni nel golfo di Follonica

Ecoballe perse in mare
«Finalmente un piano
ma il governo agisca»

Filippi e Mantignioni a pagina 19



La mossa di Rossi e i retroscena

Tpl, la Toscana chiede danni per 34 milioni

Caroppo a pagina 18

ristora
INSTANT DRINKS

Appello accolto, il Senato non chiude

Il presidente Casellati dopo la nostra sollecitazione: «Aperti anche in agosto. Il Paese in difficoltà ha bisogno di risposte»
Scandalo toghe, affondo di Mattarella. «Grave distorsione nell'operato del Csm, basta col sistema delle correnti»

Servizi
da p. 7 a p. 9

Il virus e le inchieste giudiziarie

Per favore risparmiateci Covidopoli

Massimo Donelli

State per leggere un articolo controcorrente. Che qualcuno potrebbe perfino trovare offensivo. Perché parlo di persone morte e di chi le piange. E per quanto abbia scelto di essere attento, delicato, rispettoso è impossibile che non finisca per urtare la sensibilità di qualcuno. Me ne scuso. Dichiarando, subito, che sto da una parte: quella dei medici. Dei 168 inghiottiti dal Covid19. E dei loro colleghi sopravvissuti che, assieme agli infermieri, hanno combattuto in prima linea senza paura, anche se non erano preparati ad affrontare un nemico sin lì sconosciuto. No, non erano preparati nemmeno politici e funzionari che gestiscono la sanità pubblica.

Continua a pagina 13

EFFETTO CRISI: NOTTE IN CAMERA DOPPIA A BELLARIA, HOTEL 3 STELLE



VACANZA SVENDESI
UNA STANZA A 9 EURO

Perego e Spadazzi alle pagine 2, 3 e 5

DALLE CITTÀ

Firenze

Movida molesta
Scatta la stretta
Bottiglie vietate
in tutto il centro

Mugnaini in Cronaca

Firenze

Vacanze a sprazzi
L'85% dei fiorentini
resterà in regione

Baldi e Pieraccini in Cronaca

Firenze

Baratto a cena
La margherita
si paga col vinile

Campigli in Cronaca



Covid 19, intervista al prof Zangrillo

«Tra poco via le mascherine
Il positivo non è malato»

Cutò alle pagine 10 e 11



Paola Gassman a 20 anni dalla morte dell'attore

«Mio padre Vittorio
Un Mattatore fragile»

Cumani a pagina 15

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

È il tuo spazio nella vita quotidiana.

Nuovo farmaco con estratto Silexan® 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. Attenzione! È un farmaco. Aut. Min. 16/05/2020.



la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Leonardo da Vinci
CANTINE LEONARDO DA VINCI
I vini ispirati dal genio

IL VINO COME
LEONARDO
COMANDA.

shop.leonardodavinci.it

Anno 45 - N° 144

Venerdì 19 giugno 2020

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

Mattarella: basta scandali giudici, meritatevi la fiducia

Il capo dello Stato sull'inchiesta di Perugia: "La magistratura fermi la degenerazione delle correnti nel Csm"
Poi l'avviso alla destra: non tiratemi per la giacca, ho il dovere di restare nei limiti della Costituzione

Maggioranza, troppi assenti in Senato. Salta il voto sul dl elezioni

Il caso

Conte: Al Sisi ha promesso la verità su Regeni



di **Ciriaco e Foschini**
a pagina 4

Il commento

Il rischio del premier

di **Carlo Bonini**

La famiglia Regeni e, con lei, il Paese non hanno più bisogno che la parola "verità", "verità e giustizia per Giulio", diventi parafrasi del nulla.

a pagina 25

di **Claudio Tito**

L'intervento del presidente della Repubblica è stato dettato dal timore che la magistratura perda l'autonomia e l'indipendenza.

a pagina 3
i servizi di **Casadio, Cuzzocrea Franchilla, Milella e Vecchio**
da pagina 2 a 7

Atlante politico

La carica dei governatori

di **Ilvo Diamanti**

L'emergenza prodotta dal coronavirus, negli ultimi mesi, ha generato un clima d'opinione favorevole al governo guidato da Giuseppe Conte. Apprezzato, tutt'ora, da 6 italiani su 10. È il primo aspetto che emerge dal sondaggio condotto negli ultimi giorni da Demos per l'Atlante Politico di Repubblica.

alle pagine 8 e 9

A Napoli polemica sui tifosi in festa. Più malati in terapia intensiva



In strada In centro a Napoli i festeggiamenti per la vittoria della finale di Coppa Italia contro la Juve

L'azzardo e la paura, i due paesi del virus

di **Del Bello, Di Costanzo e Dusi** a pagine 16 e 17

Mappamondi

Dal petrolio alle strade l'oro di Erdogan a Tripoli



di **Marco Ansaldo**
a pagina 12

Serraj: "La Ue ci aiuti a far rinascere la Libia"

di **Fayez al Serraj**
a pagina 13

Andrzej Zybertowicz

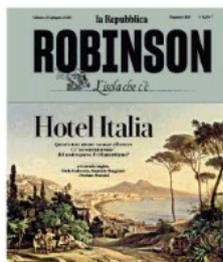
"Cari illuministi avete perso"

di **Wlodek Goldkorn**

Andrzej Zybertowicz è sociologo, ha sessantasei anni, un lontano passato da marxista e un presente da consigliere dell'attuale capo di Stato polacco Andrzej Duda. È uno dei teorici principali del sovranismo al potere in Polonia.

alle pagine 28 e 29

Domani Robinson



Viaggio in Italia Un'estate da Grand Tour

PREOCCUPAZIONI COSTANTI? Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
Il tuo spazio nella tua mente

NUOVO FARMACO con estratto **Silexan®** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

LAILA
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (GFR) che può essere consegnato solo dal farmacista. Rivista (linea farmacia). Aut. Min. 18/70/2020.

La cultura

Una terapia per curare la nostra scuola

di **Massimo Recalcati**

L'emergenza sanitaria ha sequestrato le parole e i pensieri. Il trauma del Covid 19 ha colonizzato la vita collettiva. Una calamita mortifera ha bloccato le nostre energie e le nostre risorse. Ne è un esempio emblematico e drammatico quello della scuola.

a pagina 25

Il racconto

Casa Carminati e Casamonica portfolio criminale

di **Gabriele Romagnoli**

Da Casamonica a casa Carminati: è il percorso di un'estetica criminale alternativa, che si manifesta in forme diverse, colte dall'obiettivo fotografico in simultanea nei giorni del disvelamento. Gli ambienti alludono, parodiano, significano.

a pagina 19

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

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

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

con Libri Storie di Resistenza €9,90

NZ



Il racconto Carestie e guerre
Ottanta milioni di persone in fuga
GIORDANO STABILE - PP. 16-17



Juventus Sarri sotto pressione
spera in Champions o campionato
BARILLÀ, DE SANTIS E TARDELLI - PP. 28-29

Hamilton L'autore Miranda
"Così il mio musical ora è un film"
CAPRARA E SORIA - P. 24



LA STAMPA



VENERDÌ 19 GIUGNO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.166 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DDB - TO II www.lastampa.it GNN

OGGI IN EDICOLA
Sui sentieri della guerra partigiana in Piemonte
ESCURSIONI IMPERDIBILI

MATTARELLA: SUBITO I FONDI EUROPEI. IL MINISTRO DELLE FINANZE AUSTRIACO: NON CI FAREMO CARICO DEL VOSTRO DEBITO

Allarme Italia, meno soldi dall'Ue

Al vertice di Bruxelles il Recovery Fund rivisto al ribasso. Decreti sicurezza e dignità, è scontro

IL SUMMIT SULLA RIPARTENZA
L'EUROPA SCHERZA COL FUOCO
STEFANO STEFANINI
La chiarezza non è mai diplomatica. Questo vale per l'avvertimento che saranno necessarie sostanziali modifiche al Recovery Fund proposto dalla Commissione per ottenere l'approvazione di tutti gli Stati membri. Come descrive su queste colonne Marco Bresolin, la rottura del silenzio sulla difficile trattativa viene dai livelli più alti delle istituzioni Ue.
CONTINUA A PAGINA 23

MARCO BRESOLIN
INVIATO A BRUXELLES
«Sulla proposta della Commissione sul Recovery Fund non è possibile raccogliere un consenso: il Consiglio europeo certificherà tutte le residenze. Per questo nelle prossime settimane ci sarà un nuovo compromesso che sarà messo sul tavolo da Charles Michel, sulla base del quale inizieranno i negoziati veri e propri». Chi parla è una fonte Ue di alto livello, perfettamente al corrente delle intense trattative informali di questi giorni tra le capitali europee. Il muro alzato da alcuni governi sul piano presentato da Ursula von der Leyen sembra insormontabile.
CONTINUA A PAGINA 3
SERVIZI - PP. 2-5

Da Torino a Milano, il Covid c'era a Natale



Il virus era presente nelle acque reflue di Torino e Milano il 18 dicembre
EPA/JAWAD ALALI
FESTUCCIA, MONDO ERUSSO - PP. 10-11

AUDIZIONE IN COMMISSIONE. L'EGITTO: IMPEGNO PER LA VERITÀ

Conte: giustizia per Regeni prima degli affari con il Cairo

L'ANALISI
FRA RITARDI E SILENZI
È IN GIOCO LA SOVRANITÀ NAZIONALE
LUIGI MANCONI
Le parole del premier davanti alla Commissione d'inchiesta sulla morte di Giulio Regeni arrivano con un ritardo di quattro anni, quattro mesi e quindici giorni: tanto è il tempo trascorso da quando il cadavere del ricercatore italiano venne ritrovato ai margini di un'autostrada egiziana.
CONTINUA A PAGINA 7

FRANCESCA PACI
ROMA
«Ma, in nessuno dei numerosi colloqui che ho avuto con il presidente egiziano Abdel Fattah al-Sisi, ho tralasciato di mettere al centro il caso di Giulio Regeni, compresa la telefonata del 7 giugno quando ho chiesto un segnale». A capo chino per gran parte del suo intervento, il premier Giuseppe Conte risponde alla Commissione parlamentare che indaga sull'assassinio del ricercatore italiano. Le domande dei parlamentari guidati da Erasmo Palazzotto di Lei sono serie, incalzanti: non sarà che chiedere verità e giustizia è diventato un rito vuoto?
CONTINUA A PAGINA 7

IL TURISMO

"Noi guide, ignorate dai decreti anti crisi"
CRISTINA GNECCO*
Caro direttore, vorrei spiegare, o a chi decide e non sa, che cosa vuole dire turismo, parola che racchiude tante realtà diverse. - P. 13

LO SPORT

Se Salvini e De Luca litigano sul Napoli
GIANLUCA NICOLETTI
La minaccia del bazooka del governatore De Luca non è bastata, migliaia di napoletani hanno comunque invaso le strade per festeggiare. - P. 23

I DIRITTI

L'OMOFobia E LA LEGGE NECESSARIA

VLADIMIRO ZAGREBELSKY
È in corso la discussione alla Camera di alcuni progetti di legge, che prevedono l'aggiunta dei motivi fondati sull'orientamento sessuale o sull'identità di genere all'attuale divieto di propagandare idee fondate sulla superiorità o sullo odio razziale o etnico, ovvero di istigare a commettere o di commettere atti di discriminazione per motivi razziali, etnici, nazionali o religiosi.
CONTINUA A PAGINA 23

LE DONNE E IL CASO MONTANELLI

CARO INDRO A 12 ANNI ERAVAMO COSÌ

MICHELA MARZANO
È iniziato tutto il 15 giugno con una foto e tre hashtag: #12anni, #iosonodesta, #eccolavostracontestualizzazione. Un post di Francesca Turrini su Facebook per reagire alla polemica che si è scatenata da quando ci si è ricordati che Montanelli aveva comprato Fatima Destà, una bimba eritrea di solo 12 anni, e aveva avuto con lei rapporti sessuali.
CONTINUA A PAGINA 26

PALZOLA
Dorogonola piccante stagionato
Stragustoso
palzola.it

BUONGIORNO

Il governo, ha detto Conte, ha un obiettivo storico. Lo si era già capito due anni fa quando avanzarono il suo nome al Quirinale: stiamo facendo la storia, sostiene Di Maio. Anche prima: state facendo la storia, annunciò Grillo ai suoi ragazzi esordienti in Parlamento. E prima ancora: una giornata storica, secondo Grillo, quella dell'elezione di Pizzarotti a sindaco di Parma. Poi gli iscritti proposero le loro leggi su Rousseau: hanno scritto la storia, si inorgolì Davide Casaeggio. Virginia Raggi diventò sindaco di Roma: una giornata storica, esultò Di Battista. Roberto Fico salì fino alla presidenza della Camera: una giornata che resterà nella storia, Di Battista rilesse. Arrivarono a sottoscrivere il Def in Consiglio dei ministri: è il più grande piano di investimento della storia, proclamò Di Maio.

Raccontami una storia

MATTIA FELTRI
Si introdusse il reddito di cittadinanza: un giorno storico, riproclamò Di Maio. Si buttò un occhio all'Europa: per cambiare la storia, ririproclamò Di Maio. Si strinse un patto sui migranti con Malta: un passo storico, osò Conte. Se ne strinse un altro con la Tunisia, ma sui pescatori: storico, ardi Di Maio. Non so più quale decretone: bellissimo, storico, esplose Toninelli. Ridotti i costi della politica? Giornata storica, eruttò Grillo. Riportarono in Italia il terrorista Cesare Battisti? Un risultato storico, proruppe Bonafede. Si raddoppiò l'Acquedotto Peschiera? Un momento storico, straripò Raggi. Successe una roba a Imola, una qualsiasi? Scritta la storia, traciò Toninelli. Allora, ci vogliamo dare una mossa con 'ste statue di Giulio Cesare e Churchill, che abbiamo di che rimpiazzarle?

DONA AMORE CON IL TUO 5X1000
C.F. 97792970010
5X1000.missionidonbosco.org





BORSA -0,51% 1€ = \$1,1222

BORSE ESTERE		INDICATORI	
Dow Jones	98.090	Euro-Storline	0,9000
Nasdaq	9.916	Euro-Yen	150,00
S&P 500	3.106	Euro-Fr.Sv.	1,0987
Hsiang	32.306	Euro-Yuan	7,8946
Francoforta	12.882	REPERIMENTI	
Zurigo	10.187	Btp 10 Y	1,0971
Londra	6.824	Bund 10 Y	-0,8908
Parigi	4.999	FUTURE	
VALUTE		Euro-Btp	149,1
Euro-Dollaro	1,1222	Euro-Dollaro	175,26
		Flow Mib	18.460

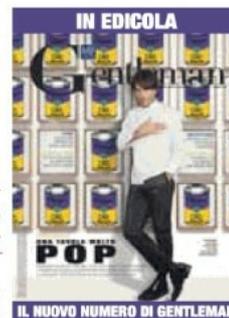
Scandalo Wirecard, forse anche la Germania ha la sua Parmalat

In cassa mancano 1,9 miliardi di euro e la società tedesca di pagamenti digitali tracolla in borsa a Francoforte: -61%
Zagami a pagina 19



Della Valle: servono meno liti e molti fatti
L'imprenditore anticipa così il nuovo progetto #Tod'sTogether
Bottoni in MF Fashion

Anno XXXIII n. 110
Venerdì 19 Giugno 2020
€2,00 *Classedtori*
Barcode: 9 7713924770081 00619



Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €5,00 (€10 + € 3,00). Con MF Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + € 3,00). Spedite in ab. post. n. 7011 - 4096/003 ab. - 1,8€ 1,00 - Di 5,00 Francia €3,00

SCONTRIO BENETTON ALL'ATTACCO SCRIVONO ALLA UE: BASTA SILENZI DA CONTE, CE NE ANDIAMO

Autostrade mai più per l'Italia

Lettera-ultimatum: senza un segnale da parte del **governo** restituiremo la **concessione** Intanto **Aspi**, che attende la **Consulta**, tratta. Resta in piedi l'ipotesi di **Cdp in Atlantia** L'esecutivo non **replica**, showdown **il 30 giugno**. E studia davvero il **Ponte sullo Stretto**

TLTRO RECORD PER LA BCE: ALLE BANCHE EUROPEE PRESTITI PER 1.308 MILIARDI



PORTAFOGLIO LEASING
Unicredit cerca servicer per cedere 2,5 miliardi di crediti deteriorati con la garanzia

PRIVATE EQUITY
Il fondo Oaktree bussa al capitale di Giochi Preziosi Ma i manager...

MF AIM DAY ITALIA
L'Aim è il listino che ha resistito meglio all'emergenza sanitaria Ora attende la spinta dei nuovi Pir che possono attrarre 10-15 miliardi

Il tuo business riparte in sicurezza

TEMPERATURA 36,5° MASCHERINA

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. voda.it/soluzioniunlock

Ready?

vodafone business

Diptoristi, doccia fredda Mare sloveno vietato alle barche senza targa

Previsto l'obbligo di immatricolazione anche per i natanti sotto i dieci metri Inizio soft con riaccompagnamento in Italia ma dal 15 luglio scattano le multe

Quest' estate le autorità di Lubiana hanno deciso di fare sul serio, imponendo una pesante stretta al turismo nautico. Come? Stabilendo che in Slovenia non potranno più entrare i natanti non immatricolati. Parliamo di quella miriade di barche sotto i 10 metri che, in base alle nuove regole, non potranno neanche fare una breve sosta, giusto il tempo del rifornimento, né transitare per raggiungere la Croazia, dove, per il momento, non risultano applicati analoghi provvedimenti. A stabilire tali prescrizioni è una normativa del Codice marittimo della Slovenia. Normativa teoricamente in vigore già da tempo, ma in pratica mai applicata in passato. Da quest' anno però, appunto, le cose si preparano a cambiare. Il motivo è da ricercare in un incidente che l' anno scorso ha coinvolto una barca italiana a Isola. Barca che, essendo inferiore ai 10 metri, non aveva né targa né licenza di navigazione, rendendo così difficili le ricerche di proprietari e responsabili da parte degli inquirenti sloveni. Di lì la scelta di chiudere i rubinetti e imporre a tutti, piccoli compresi, di esibire quei documenti, anche se non ritenuti obbligatori in Italia. Ci sarà tuttavia un periodo "cuscinetto". Per circa un mese ancora gli italiani che navigheranno in acque slovene, senza aver immatricolato il proprio natante (cosa che, come noto, in Italia non è prevista per i natanti sotto i 10 metri), verranno solo ammoniti e poi rispediti a casa. Ma dal 15 luglio i controlli in mare saranno severi con l' applicazione di una sanzione amministrativa che andrà da 160 ai 500 euro. Specifica infatti a questo proposito Jadran Klinec, direttore dell' Amministrazione marittima del ministero delle Infrastrutture sloveno: «Non abbiamo ancora elevato alcuna multa. Prima abbiamo iniziato a mandare una circolare informativa, mentre da quest' anno abbiamo cominciato i controlli in mare. Adesso stiamo avvisando, perché vogliamo che le persone si adattino». Oltre all' immatricolazione, ovviamente, i diportisti dovranno esibire la patente nautica e avere a bordo le attrezzature prescritte per l' area di navigazione nel mare territoriale sloveno e, durante la navigazione, dovranno disporre pure dell' assicurazione di responsabilità civile che copre lo stesso mare territoriale sloveno. Disposizioni che, se non rispettate, comportano a propria volta delle sanzioni: senza patente si rischia una multa sempre tra i 160 e i 500 euro. Cifra tonda, ovvero 500 euro, se non si è forniti di assicurazione. Il Codice marittimo della Repubblica di Slovenia stabilisce all' articolo 217 che nel registro delle imbarcazioni devono essere iscritte tutte le barche tranne: un' imbarcazione appartenente a una nave; un' imbarcazione sportiva a remi, kayak o imbarcazioni simili; un' imbarcazione più corta di tre metri, a meno che la potenza del motore non sia superiore a 3,7 kW. La norma riguardante le imbarcazioni e i dispositivi galleggianti stabilisce quindi all' articolo 63 che un natante straniero debba essere in possesso di documenti adeguati durante la navigazione in conformità con le norme del paese di immatricolazione. Per entrare dunque nelle acque territoriali slovene l' imbarcazione italiana che non rientri nei pochi casi eccezionali deve essere immatricolata. Punto. «Abbiamo deciso di applicare questa normativa per una maggiore sicurezza, perché l' anno scorso è successo un incidente in cui è stato coinvolto uno scafo italiano, che ha preso fuoco, spiega ancora Klinec: «Abbiamo salvato sei persone, il caso non è ancora chiuso. Lì si è visto che



Il Piccolo

Trieste

se lo scafo non viene controllato bene, può presentare un pericolo. Da quest' anno abbiamo iniziato quindi a informare, senza una politica di forza, che i natanti immatricolati sono passibili di multa». Al momento l' Ue non ha richiesto all' Italia di adeguarsi agli altri paesi, dove appunto vige l' obbligo di immatricolazione. Ma Klinec non nasconde come questa disomogeneità legislativa sia un problema, di cui già la Direzione marittima si è più volte fatta portavoce. Può stare tranquillo chi invece temeva che anche la Croazia potesse applicare le prescrizioni della vicina Slovenia. Per il momento infatti le capitanerie di porto croate deputate ai controlli in mare non hanno ricevuto alcun ordine in questo senso dal ministero del Mare, dei Trasporti e della Infrastrutture da cui dipendono. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

dopo il patto di un anno fa

Una firma da 25 milioni: la svolta ungherese per l' area dell' ex Aquila

Prima la lettera del ministro Patuanelli per rinnovare l' intesa sul terminal magiaro, poi il rogito con cui la società creata dal governo Orbán acquisisce aziende e spazi

Diego D' Amelio Una lettera del ministro Stefano Patuanelli per rinnovare l' accordo con l' Ungheria per la creazione del terminal magiaro nel porto di Trieste e, a ruota, la firma del rogito con cui una società pubblica creata dal governo Orbán ha comprato ieri per 25 milioni le aziende Aquila e Seastok, acquisendo la concessione demaniale di sessant' anni che segna l' arrivo di Budapest sulle sponde dell' Adriatico. Accade a un anno di distanza dalla visita del ministro degli Esteri Péter Szijjártó ai terreni dove sorgerà nel giro di alcuni anni un nuovo pezzo di porto di Trieste. Proprio mentre la decisione dell' Anac sulla decadenza di Zeno D' Agostino dalla guida dell' Autorità portuale faceva temere la stasi dei progetti internazionali, un inatteso uno-due scioglie i dubbi sul futuro del terminal ungherese, che si era impantanato a Roma, dove ancora non si è trovato un accordo con il ministero dell' Ambiente sulla bonifica dei terreni inquinati dall' ex raffineria Aquila. Il primo passo è stato uno scambio di lettere ai massimi livelli istituzionali. Lo scopo era il rinnovo degli accordi stretti il 5 luglio 2019, in cui l' Ungheria aveva preteso lo scorporo dell' area dal perimetro del Sito inquinato, per procedere su una corsia più veloce. Il protocollo scadeva proprio ieri e martedì Patuanelli ha risposto alla lettera con cui il giorno precedente Szijjártó aveva chiesto rassicurazioni all' Italia sulla possibilità di veder soddisfatta la richiesta. Il Mise precisa di aver ribadito «l' impegno ad addivenire, il prima possibile, a un accordo di programma per l' area delle Noghere. Lo scambio di lettere è stato essenziale per implementare l' attività di investimento da parte ungherese nella zona occupata in passato dagli impianti delle raffinerie Aquila, per garantire che non vadano persi i possibili vantaggi economici e occupazionali», derivanti dallo sviluppo di nuovi traffici da e verso l' Europa centrale. Non ci sono però ancora indicazioni precise sui tempi di un' operazione che le parti non sono riuscite a chiudere in dodici mesi di confronto. Il passaggio segna ad ogni modo una svolta, perché l' impegno da 25 milioni testimonia la definitiva volontà di Budapest di spostare i propri investimenti a Trieste, dopo che lo stesso Orbán a fine 2018 ha annunciato di voler rinunciare a servirsi di Capodistria, causa dei ritardi del raddoppio della linea ferroviaria. L' Ungheria è già oggi uno dei principali mercati del retroterra del porto di Trieste, ma ora la presenza diventerà diretta, con la possibilità di veder rinascere per mano magiara l' area ex Teseco di Aquilina. Quel terreno attende la bonifica dalla chiusura della raffineria nel 1987: si tratta di 32 ettari (26 privati e 6 demaniali), con un affaccio sul mare di 300 metri, serviti da una linea ferroviaria collegata alla vicina stazione di Aquilina, in fase di restauro. Il governo Orbán ne è entrato ora in possesso attraverso una società interamente pubblica (ma di diritto italiano) denominata Adriaport, che ieri ha acquistato la società Aquila controllata da Teseco, alla presenza del vicesegretario di Stato del ministero degli Esteri Péter Kiss-Parciu. Con il rogito gli ungheresi ereditano anche la concessione demaniale sulla costa, che Teseco non aveva mai utilizzato. Adriaport ha comprato in contemporanea anche la società Seastok, confinante con Aquila e proprietaria a sua volta di terreni ma non titolare di concessione. Anche in questo caso si tratta di un' impresa ferma da tempo, dopo il tentativo di realizzare nell' area un deposito gpl. Seastok ha vinto nel 2017



Il Piccolo

Trieste

un ricorso al Tar, che aveva sospeso la concessione a Teseco, nel quadro di un contenzioso sulla possibilità di affaccio al mare impedita a Seastok dalla concessione Teseco. La società petrolifera si è impegnata già da tempo con l' Autorità portuale a non far valere la sentenza per facilitare il passaggio di proprietà. La Regione ha a sua volta rinunciato alla causa nei confronti di Teseco, intentata negli anni passati per non aver concluso i lavori di bonifica su una porzione del Sin pari a 80 ettari. D' Agostino si è limitato a salutare privatamente la controparte ungherese ma a chiamarlo in causa è il commissario straordinario dell' Autorità portuale Mario Sommariva: «Questa operazione è stata costruita da Zeno e sospinge il recupero del ruolo internazionale di **Trieste**. È la conclusione di una lunga e pazientissima opera di diplomazia e costruzione amministrativa cominciata nel 2017, ma il lavoro inizia ora: vanno definiti il subentro nella concessione e lo sviluppo di un progetto terminalistico importante, sperando che il ministero dell' Ambiente coniughi la prioritaria tutela ambientale con una gestione ragionevole dei procedimenti». Per il presidente della Regione Massimiliano Fedriga, «la conferma degli impegni assunti dall' Ungheria rappresenta un segnale confortante nella delicata fase di uscita dall' emergenza coronavirus». Ora i duecento milioni che Orbán aveva immaginato di stanziare per contribuire al raddoppio ferroviario della Capodistria-Divaccia, saranno dirottati su **Trieste**: solo per bonifiche e creazione del terminal potrebbe servirne un centinaio. Dopo scambio di lettere, rogito e acquisizione della concessione, Adriaport attende che l' Autorità portuale dia uno scontato parere positivo al subentro, per essere soggetto ufficialmente titolato a trattare con il ministero dell' Ambiente. A Roma l' accelerazione sarà fondamentale per delineare rapidamente iter e tempi di un risanamento ambientale che deve ripartire fin dai carotaggi dei terreni. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Il ministro dei Trasporti De Micheli e il governatore Fedriga in campo contro la decisione Anac Prima udienza a Roma sui ricorsi del presidente decaduto e dell' Autorità portuale il 24 giugno

Da Governo e Regione due memorie al Tar a sostegno di D' Agostino

il focus Ministero dei Trasporti e Regione scendono in campo per spalleggiare l' Autorità portuale di Trieste e Zeno D' Agostino davanti al Tar del Lazio. La ministra Paola De Micheli e il governatore Massimiliano Fedriga fanno seguito ai ricorsi depositati dall' ente gestore dello scalo e dal manager, per contrastare la decisione con cui l' Anac ha stabilito la decadenza di D' Agostino a causa dell' inconferibilità del ruolo di presidente dell' Authority per la posizione di vertice contemporaneamente detenuta nella società Trieste terminal passeggeri. Ministero e Regione evitano però lo strumento del ricorso e si limiteranno a presentare due memorie con cui sosterranno la posizione dell' Authority e di D' Agostino, autori di due ricorsi differenti confluiti nello stesso filone. Governo e giunta regionale sono stati a lungo indecisi sul da farsi, ma sono stati gli stessi legali scelti dall' Autorità a sconsigliare ulteriori ricorsi, che avrebbero rischiato di allungare i tempi del procedimento, la cui prima udienza è fissata a Roma nella mattina del 24 giugno. In questa data i giudici amministrativi dovrebbero esprimersi immediatamente sulla sospensiva, che riporterebbe D' Agostino alla presidenza in attesa del pronunciamento nel merito. La speranza dello studio legale Alpa di Roma e del professor Munari di Genova è tuttavia che le contro argomentazioni della difesa siano così forti da convincere il Tar a dichiararsi subito anche nel merito della decisione dell' Anticorruzione, dando ovviamente ragione al proprio cliente. Gli avvocati faranno leva sul fatto che è stato il ministero a conferire l' incarico di commissario e di presidente a D' Agostino. La tagliola della legge Severino scatta qualora ci si trovi davanti a soggetti che, al momento della nomina, svolgano o ricoprano cariche in enti di diritto privato regolati o finanziati dall' ente pubblico che li designa a nuovo incarico. La tesi degli avvocati è che il Mit non esercita attività di regolazione o di finanziamento nei confronti di Ttp. Ruoli esercitati invece dall' Autorità portuale, che tuttavia è estranea al procedimento di nomina del suo presidente. Verrebbe meno così il riferimento alla legge Severino invocata dall' Anac. Ai ricorsi degli interessati si aggiungono ora le memorie di Mit, Regione e anche di **Assoport**, che ha scelto per prima un intervento "ad adiuvandum" per sostenere la posizione di D' Agostino. Sarà il Tar a pronunciarsi ovviamente. Se lo farà subito, in caso di esito positivo il presidente decaduto si potrà definitivamente reinsediare o dovrà ricorrere in secondo grado al Consiglio di Stato, qualora la sentenza sia avversa. Sullo sfondo c' è intanto il lavoro politico condotto dal ministro Stefano Patuanelli e dalla deputata Debora Serracchiani per la presentazione di un emendamento ai prossimi decreti del governo, contenente una norma di interpretazione autentica della Severino, per chiarire che l' inconferibilità non scatta se una delle due presidenze è svolta senza che ciò comporti ruoli decisionali e un' indennità di carica, come nel caso di D' Agostino in Ttp. Se l' emendamento passasse prima del pronunciamento del Tar nel merito, ai magistrati non resterebbe che archiviare il procedimento essendo venuta meno la materia del contendere. --D.D.A.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Città e Regione bocciano il bilancio del Porto «Rischio commissario»

VENEZIA Il primo «avvertimento» era arrivato l'anno scorso, quando il bilancio dell'Autorità di sistema portuale di Venezia era passato in comitato di gestione il giorno prima della scadenza del 30 aprile, con il solo voto del presidente **Pino Musolino**, l'astensione di Fabrizio Giri (rappresentante della Città metropolitana di Venezia) e l'assenza giustificata di Maria Rosaria Campitelli (Regione Veneto). Già allora il motivo era la contrarietà all'accordo sul terminal di Fusina, ai cui titolari (il gruppo Mantovani) venivano concessi più soldi e più anni di gestione (vedi articolo sotto). Ieri, un anno dopo, la «bomba» è deflagrata in maniera ancor più violenta: Giri e Campitelli hanno infatti votato contro il bilancio consuntivo 2019 dell'ente e ora il presidente **Pino Musolino** è a rischio commissariamento. Il termine, per motivi di Covid, è stato infatti prorogato al 30 giugno, cioè fra 11 giorni, dopo di che potrebbe intervenire il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. E c'è già chi, tra i papabili, fa il nome di Zeno D'Agostino, «appiedato» dalla guida del porto di Trieste dall'Anac. **Musolino**, nel primo pomeriggio, è un fiume in piena, stretto tra due stati d'animo: da un lato la serenità, dall'altro la rabbia. «Io commissariato? Non credo che ci siano i presupposti - spiega - Il bilancio è in ordine, con 26,2 milioni di euro di avanzo e un utile di 10 milioni e mezzo, ed è stato promosso sia dai revisori dei conti, nominati dai ministeri di Economia e Infrastrutture, che dall'organismo di partenariato, che raduna tutti gli operatori portuali. In questi anni abbiamo quasi dimezzato i 133 milioni di debiti che avevo trovato, pur con 200 milioni di investimenti». Però resta il problema della scadenza stretta. «Quel termine non è perentorio e comunque io l'ho rispettato, presentando il bilancio 12 giorni prima - continua il presidente - Ritengo che nella dichiarazione di voto degli altri due membri, che peraltro è esattamente identica, non ci siano quelle "adeguate motivazioni" per la bocciatura previste dalla legge». **Musolino** già ieri ha informato il ministero di quanto successo e farà lo stesso con il Parlamento; poi preannuncia che chiederà un incontro sia al sindaco metropolitano Luigi Brugnaro, che al governatore del Veneto Luca Zaia. «Spero sia stato solo un errore di comunicazione», afferma. Poi a prevalere è la rabbia. «E' una situazione che ha dell'incredibile, è irrazionale - sbotta - Mi contestano la "carenza di analiticità" del resoconto, ma ho mandato tutto dieci giorni fa. Quanto a Fusina, il comitato ha approvato l'accordo lo scorso 20 gennaio». Anche se, a dirla tutta, quel giorno Giri votò contro e Campitelli non c'era. Ma a far arrabbiare **Musolino** sono soprattutto le conseguenze che la mancata approvazione avrà su un paio di operazioni post-Covid, legate al decreto «Rilancio Italia»: la riduzione dei canoni per le imprese e soprattutto l'integrazione del reddito per i lavoratori portuali «a chiamata». «Se non ho il via libera all'avanzo non posso usarlo - sbotta **Musolino** - Avevamo messo a disposizione due milioni di euro per 160 lavoratori, 100 mila al mese che avrei dato da subito. Non si scherza con la vita delle persone, soprattutto in questo momento di crisi». In sala ci sono anche Davide Divari e Massimo Naccari, presidenti delle compagnie di lavoratori portuali di Venezia e Chioggia. «Tra dieci giorni i nostri associati saranno senza stipendio - dicono - Non si può perdere tempo in polemiche politiche». «Mandanti contro di me? Mi state sopravvalutando - continua **Musolino** - Non posso nemmeno pensare a delle ripicche. E comunque se per mandare via me si distrugge il porto è come usare il napalm in giardino contro i mussatti».



Corriere del Veneto

Venezia

Dal canto loro Zaia e Brugnaro si fanno da parte, con una dichiarazione fotocopia. «Campitelli è una brava professionista che ha votato secondo coscienza, se i bilanci stanno in piedi si votano, altrimenti no - dice il primo - Non c'è nessuna dietrologia. nessuna regia, nessuna guerra contro nessuno». «Sono convinto che la decisione di Giri sia stata presa dopo una attenta analisi del bilancio e puntualmente motivata», incalza il secondo. Si scatenano anche un profluvio di dichiarazioni politiche. «Una bocciatura che sa di mossa politica - dice il sottosegretario all' Economia e candidato sindaco del centrosinistra di Venezia, Pier Paolo Baretta - Così si bloccano 5 milioni per le imprese del territorio». «Un' azione scellerata che nega a Venezia importanti risorse», dicono i senatori Pd Andrea Ferrazzi e Vincenzo D' Arienzo, mentre il collega deputato Nicola Pellicani lo definisce «un fatto molto grave che blocca il Porto». «Il ministro ora decida sui risultati oggettivi, non sul piano politico», auspicano le deputate di Italia Viva Sara Moretto e Raffaella Paita. Sotto choc anche la comunità portuale. «Fuori la politica dai porti», twitta Confetra, mentre Federagenti sottolinea come 8 presidenti dei porti su 15 abbiano avuto problemi. «Venezia ha bisogno di scelte rapide su manutenzione dei canali, dragaggi, grandi navi - sottolinea il presidente di Assoagenti Veneto Alessandro Santi - La discontinuità nella governance potrebbe generare delle criticità».

Il Terminal di Fusina dietro lo scontro: «Ecco perché abbiamo votato no»

VENEZIA Per dire di quanto fosse partito sotto i peggiori auspici, basti pensare che l'inaugurazione è stata il 4 giugno 2014: il giorno della retata del Mose. E pensare che era un fiore all'occhiello proprio di quella Mantovani guidata da Piergiorgio Baita, che aveva realizzato in project financing il terminal delle cosiddette «Autostrade del mare» a Fusina, ora al centro dello scontro che ha portato ieri al clamoroso «no» al bilancio da parte di Fabrizio Giri e Maria Rosaria Campitelli. Per capirlo bisogna però fare un passo indietro all'estate 2018. Dopo 4 anni di attività, infatti, il terminal non aveva raggiunto i risultati sperati e **Pino Musolino** si è trovato a fronteggiare gli esiti di quel contratto - firmato nel 2012 e che lui ha sempre detto essere troppo favorevole al privato («l'ha detto anche il Cipe», ha ripetuto più volte) - che prevedevano una revisione al rialzo del piano economico finanziario. E così si è arrivati a una nuova concessione che prevedeva un ulteriore finanziamento da parte del Porto di 9 milioni, un allungamento della concessione di 10 anni (rispetto al 2052 attuale) e lo stop alla realizzazione di hotel e uffici, previsti dal primo contratto, sostituiti da un garage multipiano. Tutto questo per completare il terminal, per il quale erano state costruite solo due delle 4 banchine complessive, e non rischiare di perdere 5 milioni di finanziamenti Ue. Un'operazione che però i rappresentanti di Città metropolitana e Regione hanno sempre contestato come un eccessivo «regalo» ai privati. «Se hanno altre soluzioni per evitare una battaglia legale con il concessionario e un conseguente danno erariale da decine di milioni, sarò felice di ascoltarle», ha sempre detto **Musolino**. Ma oltre al merito, c'è anche il metodo, come hanno spiegato ieri Giri e Campitelli in una nota. «Il 27 luglio 2018 siamo stati informati della possibilità di rivedere la concessione e che "saremmo stati coinvolti" - raccontano - Ma a ottobre siamo venuti a conoscenza, casualmente da terzi, che, a nostra totale insaputa, il presidente **Musolino** aveva già siglato, proprio quel 27 luglio, un accordo preliminare». Non solo. «A seguito di successive verifiche è emerso come il Presidente, senza mai dare l'informativa al Comitato, abbia dapprima erogato 2 milioni di euro il 7 agosto 2018 e poi impegnato altri 7 milioni di euro il 15 aprile 2019», continuano. I due membri nel frattempo hanno però più volte espresso perplessità sull'iter, «senza mai avere alcuna minima apertura». «Quando poi abbiamo chiesto degli approfondimenti su quanto, fino a quel momento, la società del Gruppo Mantovani avesse effettivamente realizzato - concludono - le risposte sono state insoddisfacenti». Chi ci ha parlato dice che Giri e Campitelli non torneranno indietro e d'altra parte basti pensare che non votarono o votarono contro sia il bilancio dell'anno scorso che la ratifica dell'accordo su Fusina lo scorso 20 gennaio: non vorranno dunque mettere la loro firma sul bilancio che certifica i famosi 9 milioni. Sullo sfondo c'è poi un rapporto difficile - anche per questioni caratteriali - tra Zaia e Brugnaro da un lato e **Musolino** dall'altro. Si dice che il governatore abbia già manifestato ai suoi che non darà mai l'ok a secondo mandato, mentre con Brugnaro (non coinvolto nella nomina) ci sono stati vari scontri su questioni urbanistiche e progetti, come il park multipiano alla Marittima, imbastiti con il predecessore Paolo Costa e poi stoppati dalla nuova gestione del Porto. **Musolino** però si dice tranquillo. «Io ho lavorato bene e penso di poter dare ancora il mio contributo grazie anche a questi 4 anni di esperienza - afferma - Se invece vogliono sostituirmi, farò altre scelte. (a. zo.)



Porto, Regione e Venezia bocciano il bilancio 2019

Per la seconda volta in due anni il no dei rappresentanti di Zaia e Brugnaro. Lo scontro innescato da un contributo di nove milioni all'impresa Mantovani

VENEZIA Nuova bufera al Porto di Venezia. Ieri, per la seconda volta in due anni, i rappresentanti di Regione Veneto e Città Metropolitana in Comitato di gestione hanno detto no al bilancio consuntivo 2019 dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale. Un bilancio che ha segnato i migliori risultati economici dal 2007 e che tra i suoi punti di forza vanta 26 milioni 200mila euro di avanzo, 10 milioni e mezzo di utile e un indebitamento dimezzato rispetto a tre anni fa. Nel 2018 era andata ancora meglio: 28 milioni di avanzo e 13 di utile. Ma i due rappresentanti di Luca Zaia e Luigi Brugnaro hanno dato il loro voto contrario. A non convincerli, alcune voci che, a loro dire, non sarebbero passate al vaglio del Comitato: tra queste, un contributo di 9 milioni all'impresa Mantovani. Eppure, numeri alla mano, il presidente Pino Musolino si aspettava, alla riunione del Comitato, un passaggio relativamente tranquillo. Invece, è accaduta la replica di quello che si era verificato nell'aprile 2019, quando i rappresentanti di entrambi gli enti non si presentarono e il bilancio fu approvato in un secondo momento con il voto favorevole di Musolino, l'astensione della Città metropolitana e l'assenza della Regione.

Quest'anno, però, in ballo c'era la destinazione dei soldi a sostegno di imprese e lavoratori del porto, che rispettivamente sono 1069 e 21mila 494. E Musolino non ci ha più visto. «INSPIEGABILE» A differenza dello scorso anno, che inviò poche scarse righe, ieri ha convocato in fretta e furia una conferenza stampa per gridare al mondo il suo disappunto per un comportamento da lui stesso ritenuto inspiegabile e irrazionale. Questo perché la non approvazione del consuntivo blocca anche gli aiuti ai lavoratori delle Compagnie portuali di Venezia (120) e Chioggia (32) nonché la possibilità prevista dal Decreto Rilancio Italia di abbassare fino all'azzeramento i canoni di concessione di spazi portuali alle imprese. «Non ci arrivo - dice Musolino - non sono in grado di spiegare razionalmente qualcosa di irrazionale, ma prendo atto che la presentazione di due dichiarazioni di voto fotocopia uguali in tutto, persino nel carattere di stampa, rende impossibile l'approvazione del bilancio e gli aiuti ai lavoratori, 60 euro al giorno di integrazione per mancata chiamata, che attendevano con ansia. Regione e Città metropolitana si esprimono in modo non favorevole, senza dare motivazioni al di là di generiche critiche. Tenete conto - ha continuato - che i bilanci portuali, prima di essere portati al Comitato, sono sottoposti alla vigilanza del Collegio dei revisori nominati da Ministero delle Infrastrutture e dell'Economia, che hanno obbligo di verificare la veridicità tecnica e amministrativa». MANCATE RISPOSTE «Stiamo parlando di gente che ha bisogno di risposte - prosegue Musolino - e ora sono davvero in difficoltà, perché non so cosa dire loro. Io credo che sia tutto il frutto di un malinteso, ma è inaccettabile in un momento in cui non c'è spazio per i giochetti sulla testa delle persone e delle famiglie. Non è pervenuta una sola richiesta di chiarimenti o spiegazioni nello spazio di un mese». LA REPLICA Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri, rispettivamente rappresentanti di Regione e Città metropolitana, non ci stanno e respingono le accuse. «La questione che ha portato al voto contrario al Rendiconto dell'esercizio finanziario 2019 nel Comitato di gestione del Porto è nata il 27 luglio 2018 - affermano - quando il presidente Musolino siglò un accordo preliminare con la società Ve.Ro.Port.Mos (società di gestione del terminal traghetti di Fusina, partecipata dalla Mantovani), con il quale l'Autorità di Sistema Portuale si impegnava a dare 9 milioni di euro a titolo di contributo pubblico, allungava la



concessione di 10 anni e consentiva un diverso sviluppo progettuale rispetto a quello previsto dalla concessione iniziale. In questi due anni - aggiungono infatti - abbiamo rappresentato al presidente in forma dettagliata e per iscritto,



Il Gazzettino

Venezia

le perplessità sull'iter procedurale, proprio per tutelare tutta la comunità portuale, senza mai avere alcuna minima apertura». LA POLITICA Mentre da centrosinistra, a cominciare dal sottosegretario al Mef (e candidato sindaco per Venezia) Pier Paolo Baretta, attaccano il presidente della Regione Luca Zaia e il sindaco Luigi Brugnaro, gli interessati fanno orecchie da mercante e difendono l'indipendenza dei loro rappresentanti. Per loro non c'è nessuna volontà di attaccare Musolino. «Un buon bilancio si approva», ha commentato Zaia. E così ha fatto Brugnaro: «Una decisione presa in coscienza e puntualmente motivata. Giri è un operatore autorevole della comunità portuale ed ha a cuore la tutela e lo sviluppo di un Ente così fondamentale per il futuro dell'area metropolitana». Un siluro a Musolino, dunque? L'interessato nega che ci siano intrighi a suo danno, anche se fra nove mesi il suo mandato scade ed è in ballo la sua riconferma. «Non posso neanche pensare - conclude - che in questo momento qualcuno faccia questo per fare un dispetto a me. Dalle parole del presidente Zaia, mi par di capire che lui non abbia dato input e che abbia lasciato libertà di coscienza. Io sono pronto a dare il mio apporto anche per i prossimi anni. Se non mi vorranno, ho lavorato prima e lavorerò anche dopo». Michele Fullin

Bilancio bocciato, l'ira del porto

I rappresentanti di Regione e Città metropolitana all'interno del Comitato di gestione non approvano i conti del presidente La rabbia di Musolino: «Non ci sono ragioni, non possono dire che i numeri non sono in regola. Si gioca sulla pelle dei lavoratori»

VENEZIA Città Metropolitana e Regione dicono no al bilancio 2019 dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, che pure vanta numeri invidiabili (26 milioni 200mila euro di avanzo e 10 milioni emezzo di utile e indebitamento dimezzato), e il presidente Pino Musolino si sente sotto assedio. La stessa vicenda era capitata anche lo scorso anno, quando il Comitato di gestione saltò per mancanza del numero legale a causa della defezione dei rappresentanti di Regione (Maria Rosaria Campitelli) e della Città metropolitana (Fabrizio Giri). Impasse poi risolta all'ultimo con l'assenza di Campitelli e l'astensione di Giri. Ieri mattina il Comitato di gestione era al completo, ma al momento del voto, Campitelli e Giri hanno depositato due note in cui si dice che il rendiconto 2019 sconta una carenza di analiticità e trasparenza. Una situazione che ha reso impossibile approvare il bilancio, ma soprattutto ha bloccato i provvedimenti che Musolino aveva già in mente a sostegno dei lavoratori portuali e delle imprese che lavorano con il porto. GIOCO PERICOLOSO «Non ci arrivo - dice Musolino - non sono in grado di

spiegare razionalmente qualcosa di irrazionale, ma prendo atto che la presentazione di due dichiarazioni di voto uguali in tutto, persino nel carattere di stampa, rende impossibile l'approvazione del bilancio e gli aiuti ai lavoratori portuali di Venezia e di Chioggia. I due enti si esprimono in modo non favorevole, ma non danno alcuna motivazione, come invece prevede la legge. Tenete conto che i bilanci portuali, prima di essere portati al Comitato, sono sottoposti alla vigilanza del Collegio dei revisori nominati da Ministero delle Infrastrutture e dell'Economia, che hanno obbligo di verificare la veridicità tecnica e amministrativa. Ora, uno può dire che il bilancio non gli piace ma non può scrivere che è irregolare». TUTTO BLOCCATO Musolino aveva già deciso cosa fare con l'avanzo: iniettare liquidità nelle imprese e dare la possibilità ai lavoratori del settore di arrivare a fine mese con un'integrazione di 60 euro giornalieri per mancata chiamata. In base al decreto Rilancia Italia è possibile anche abbattere i canoni concessori alle imprese, fino a cancellarli. «Stiamo parlando di gente che ha bisogno di risposte, circa 21mila lavoratori - prosegue Musolino - e ora sono davvero in difficoltà, perché non so cosa dire loro. Io credo che sia tutto il frutto di un malinteso, ma è inaccettabile in un momento in cui non c'è spazio per i giochetti sulla testa delle persone e delle famiglie. Dalle risposte del presidente Zaia, mi par di capire che lui non abbia dato input e che abbia lasciato libera di coscienza. Non è pervenuta una sola richiesta di chiarimenti nello spazio di un mese». NO AL COMLOTTO Musolino non crede alle manovre per tagliare la strada alla sua riconferma. «Io sono fungibile e sono qui per lavorare - dice - ma posso essere mandato a casa in qualunque momento. Non credo che per colpire Musolino si arrivi a mettere a repentaglio la vita del porto e la vita di tante famiglie. Quanto a un possibile commissariamento, non ci sono i presupposti. Non posso neanche pensare che in questo momento qualcuno faccia questo per fare un dispetto a me. Io sono sereno: chi spacca i vasi poi li rimette anche a posto. In ogni caso, ritengo - conclude - di poter dare ancora un forte contributo al mio Paese, più forte di 4 anni di esperienza e credito nelle sedi europee». Michele Fullin



Baretta: «Scelta inopportuna che sa di mossa politica»

VENEZIA I più preoccupati sono i presidenti delle cooperative lavoratori portuali, che vedono sfumare un'integrazione del reddito importante per i loro dipendenti. «È un momento drammatico - commenta Massimo Naccari, per i 35 portuali di Chioggia - e le polemiche sono inutili. Fra 10 giorni saremo tutti senza stipendio e senza Autorità portuale alle spalle non abbiamo vita lunga». I PORTUALI «C'è stato un calo superiore al 50 per cento - gli ha fatto eco il presidente dei 150 portuali veneziani, Davide Divari - e il problema è avere liquidità. Bloccata questa possibilità, per noi è un momento grave, difficile e pericoloso, quasi da chiusura della società». Il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, teme per le parti migliori del sistema portuale italiano, con lo sgambetto a Musolino che arriva poco tempo dopo la decapitazione del porto di Trieste. «Ho molta perplessità afferma Duci - sul futuro della portualità italiana e sul rischio di uno scenario in cui a essere premiati potrebbero essere solo i presidenti di porto, che preferiscano assumere con estrema prudenza qualsiasi tipo di scelta proprio per tenersi alla larga dai siluri che con sempre maggiore intensità attraversano le acque portuali». LA POLITICA Il

sottosegretario al Mef, Pier Paolo Baretta (e candidato sindaco per il centrosinistra), interviene a favore di Musolino, definendo singolare, improvvida e pericolosa la scelta bocciare il bilancio del porto. «Sa di mossa politica, visto che non sussistono motivazioni tecniche che la giustifichino - commenta Baretta - e ciò che rende ancora più grave e oscura questa decisione è che nessuno dei due enti è riuscito a spiegare i motivi di questo no. Perché Zaia e Brugnaro hanno agito in questo modo? Serve chiarezza verso i lavoratori e i cittadini. Così facendo, infatti, si penalizzano pesantemente le imprese veneziane e l'economia veneta». Anche il deputato dem Nicola Pellicani chiede spiegazioni: «Regione e Città Metropolitana devono spiegare alla città una scelta che rischia di avere ricadute pesantissime per l'economia cittadina. Zaia e Brugnaro con questa scelta si stanno assumendo la responsabilità di bloccare il Porto». Esprimono sorpresa anche le deputate di Italia Viva, Sara Moretto e Raffaella Paita: «Impossibile non domandarsi dunque quali siano i criteri con cui vengono valutati il bilancio e i risultati dell'Autorità portuale. Siamo certe che ora le valutazioni del Ministero, che dovrà decidere su un possibile commissariamento, saranno obiettive, riportando la vicenda sul piano dell'oggettività, valutando effettivamente i risultati senza fermarsi sul piano politico». I CRITICI «A distanza di un anno, dall' auto salvataggio, Musolino vede finire la propria fortuna abbandonato dai suoi sodali, e verosimilmente, anche da chi lo aveva nominato alla Presidenza del Porto di Venezia». A dirlo è Andreina Zitelli, docente di valutazione di impatto ambientale e già componente della Commissione nazionale Via. «Questa bocciatura di Musolino sembra, per ora, il prodromo di un ben servito in vista della prossima scadenza della carica di Presidente dell' Autorità Portuale. Questa volta - conclude - a voltargli le spalle è il Sindaco di Venezia Brugnaro, a non sostenerlo e farlo affondare è la Regione». (m.f.) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Quei 9 milioni dati alla Mantovani «Ecco perché abbiamo votato no»

Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri spiegano le motivazioni che li hanno indotti a non dare l'ok «Non si tratta di una mossa improvvisata ma di una vicenda che si trascina da due anni»

VENEZIA Nessuna imposizione politica. Le ragioni del no di Regione e Città metropolitana sarebbero esclusivamente tecniche. A dirlo solo i rappresentanti dei due enti nel Comitato di gestione portuale, Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri, ai quali ieri devono essere fischiate le orecchie non poco. Per entrambi, non si tratta di una cosa improvvisa e inaspettata, ma di una vicenda di quasi due anni fa che sarebbe continuata nonostante le loro richieste di informazioni e le loro perplessità. QUEI 9 MILIONI «La questione che ha portato al voto contrario al Rendiconto dell'esercizio finanziario 2019 nel Comitato di gestione del Porto è nata il 27 luglio 2018. Proprio in quel giorno - affermano - durante il Comitato di Gestione, siamo stati informati della possibilità di rivedere la concessione con Ve.Ro.Port.Mos. del Gruppo Mantovani e che saremmo stati coinvolti. Ma nel mese di ottobre 2018 siamo venuti a conoscenza, casualmente da terzi, che, a nostra totale insaputa, il presidente Musolino aveva già siglato, proprio quel 27 luglio 2018, un accordo preliminare con la società Ve.Ro.Port.Mos, con il quale l'Autorità di Sistema Portuale si impegnava a dare 9 milioni di euro a titolo di contributo pubblico, allungava la concessione di 10 anni e consentiva un diverso sviluppo progettuale rispetto a quello previsto dalla concessione iniziale. Non solo, a seguito di successive verifiche è emerso come il Presidente Musolino, senza mai dare l'informativa al Comitato, abbia dapprima erogato 2 milioni di euro il 7 agosto 2018 e poi impegnato altri 7 milioni di euro il 15 aprile 2019». DUE ANNI DI RICHIESTE Giri e Campitelli, che in questi anni hanno rappresentato i due enti in seno all'organo supremo del Porto, una specie di Consiglio di amministrazione, sostengono di aver presentato più volte una serie di rimostranze, ma invano. «In questi due anni - aggiungono infatti - abbiamo rappresentato al presidente Musolino, in forma dettagliata e per iscritto, le perplessità sull'iter procedurale, proprio per tutelare tutta la comunità portuale, senza mai avere alcuna minima apertura. Quando poi abbiamo chiesto degli approfondimenti su quanto, fino a quel momento, la società del Gruppo Mantovani avesse effettivamente realizzato, le risposte sono state insoddisfacenti. La fotografia di questa controversa gestione è data dal bilancio che oggi abbiamo bocciato». COMUNE E REGIONE Intesa politicamente, una bocciatura potrebbe anche essere un incidente di percorso, ma due bocciature in due anni non possono che indicare un clima che si è guastato. Il presidente dell'Autorità di sistema, Pino Musolino, la ritiene una cosa grave e con conseguenze immediate sulla vita di tante persone, ma evita di parlare di complotti o trame per scalarlo dal suo posto o comunque di non portarlo alla conferma al termine del suo primo mandato da presidente. Tuttavia, qualcosa si è rotto. Sia il sindaco metropolitano, Luigi Brugnaro, che il presidente della Regione Luca Zaia sostengono di aver lasciato massima libertà di coscienza ai loro rappresentanti. In pratica, alzano le mani sostenendo che la decisione è tecnica e non politica. «I bilanci, se sono buoni si approvano» ha fatto intendere ieri Zaia. «Sono fortemente convinto che la decisione di Fabrizio Giri, rappresentante della Città Metropolitana nel Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale e stimato professionista - chiosa Brugnaro - sia stata presa dopo una attenta analisi del documento di bilancio». I RETROSCENA Non è affatto escluso, tuttavia, che dietro al recente contrasto sul bilancio consuntivo 2019 (come per il 2018) del Porto, ci sia anche la battaglia sulle competenze relative alle aree di sviluppo cittadine: da



Venezia ai Pili e al Vega, fino a Marghera tra via Fratelli Bandiera e via dell'Elettricità e, oltre, fino a Fusina, dove opera la Ro.port.Mos. Il sindaco e il presidente del Porto hanno dimostrato spesso di avere idee molto diverse sin dall'insediamento di quest'ultimo (prima per lo scontro sulla nuova



Il Gazzettino

Venezia

piscina di Marghera e poi sui Pili), in seguito si sono avvicinati ma evidentemente non abbastanza. M.F.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Bocciato il bilancio, attacco a Musolino «Vogliono commissariare il Porto»

I rappresentanti di Regione e Città metropolitana (come l' anno scorso) contro il presidente. «I motivi sono politici»

Mitia Chiarin Il Comitato di gestione del Porto di Venezia ha bocciato, ieri, con il voto contrario della Regione del Veneto e della Città metropolitana di Venezia, il bilancio consuntivo del 2019 dell' Autorità nonostante un avanzo di amministrazione di oltre 25 milioni di euro e un utile di 10,2 milioni. «Così si blocca il Porto e gli aiuti a lavoratori ed imprese», tuona il presidente **Musolino**. Situazione che ricalca, come se fossimo nel film "Il giorno della marmotta", quanto accadde nell' aprile 2019 quando i due rappresentanti delle istituzioni locali (Fabrizio Giri per la Città metropolitana e Maria Rosaria Anna Campitelli per la Regione) disertarono il Comitato di gestione che avrebbe dovuto dare il via libera al voto sul bilancio del Porto. Ieri i due rappresentanti delle istituzioni hanno votato contro il consultivo, che era già stato approvato dai revisori dei conti ministeriali. Un parere contrario che riporta alla luce la "guerra fredda" tra Porto e istituzioni locali, su tanti fronti, in primis il Prg portuale e i tanti veti. Ma quei due voti contrari, denuncia **Musolino**, sono «uguali, parola per parola, persino nel font», tuona nella conferenza stampa urgente convocata ieri mattina. A conferma di un asse Brugnaro-Zaia.

«Fanno allusioni a presunte fumosità, senza però dare alcuna spiegazione in merito alla loro decisione», continua il presidente del Porto, che ricorda però che un parere contrario va sempre motivato. Al centro della decisione di non approvare il bilancio ci sarebbe una posta a bilancio, secondo i due consiglieri senza spiegazione tecnica, relativa allo spostamento del terminal di Fusina. Il 20 gennaio 2020 la delibera era stata approvata sempre con il voto contrario di Giri. I due rappresentanti di Città metropolitana e Regione poi precisano che le contestazioni vanno avanti dal 2018, relative alla concessione con Ve.Ro.Port Mos del gruppo Mantovani approvata, dicono, senza reale coinvolgimento dei due rappresentanti degli enti in comitato di gestione. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale, **Pino Musolino**, precisa che la scelta assunta ieri «non ha giustificazioni. Il voto contrario non è stato motivato, e va a bloccare l' attività del porto». **Musolino** ha un diavolo per capello. «Il fatto è devastante perché diventa impossibile utilizzare gli avanzi di amministrazione per distribuire fondi ai lavoratori portuali e alle imprese come stabilito dal decreto "Rilancia Italia" . È una cosa che ha dell' incredibile». Al suo fianco ci sono i presidenti delle Compagnie lavoratori portuali di Venezia e Chioggia, Davide Divari e Massimo Naccari che su quei contributi contavano. Lunedì scorso il Porto aveva approvato un decreto attuativo, lasciando a terra circa 150 lavoratori. «Primi fra le 16 Autorità portuali, abbiamo creato le condizioni tecniche per applicare la misura, con l' idea che oggi si approvava il bilancio e si cominciava subito a erogare i fondi». Due milioni di euro per ciascuna Compagnia lavoratori portuali, 60 euro al giorno a lavoratore. Una misura di aiuto per le compagnie che non possono lavorare. «Gli avanzi ci sono, ma se non si approva il bilancio consuntivo non si possono usare». E lo stesso, denuncia **Musolino**, non «potremo utilizzare le risorse sbloccate dal "Rilancia Italia" per ridurre fino a cancellare i canoni demaniali... noi i fondi ce li avremo per farlo». Torna l' ipotesi di un voto contrario per togliere **Musolino** dal controllo del Porto e commissariare l' Autorità. Su questo il presidente si scalda ulteriormente. «Se tutta questa situazione serve a dare



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

in testa a me... così si colpiscono lavoratori di questo porto», evidenzia **Musolino**. E ripete i numeri: 21.495 lavoratori e 1.269 imprese. «Vendette per vecchie diatribe? È troppo anche per me pensarlo», insiste. **Musolino** tra nove mesi conclude il mandato, nel 2021, ma ricorda che anche Zaia e Brugnaro, governatore e sindaco «sono di prossima scadenza». Le elezioni sono oramai vicine sia a Ca' Farsetti che a Palazzo Balbi. E il gioco insomma ora si fa duro. Il presidente del Porto ha già annunciato che tutta la documentazione sarà inviata al Ministero superiore vigilante per conoscenza e nei prossimi giorni «chiederò cos' è successo al sindaco di Venezia e al presidente della Regione», ribadisce escludendo un commissariamento: «impossibile, visto che il bilancio non è in rosso». Il governatore Zaia ieri si è subito smarcato dalla polemica: «Il bilancio non compete a me, se Campitelli che rappresenta la Regione ha deciso di non dare la sua approvazione spero abbia documentato la scelta. Se i bilanci stanno in piedi si approvano, se non stanno in piedi si bocchiano». Luigi Brugnaro difende l'operato di Giri. «Sono fortemente convinto che la decisione sia stata presa dopo una attenta analisi del documento di bilancio». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

città metropolitana e regione

Brugnaro difende la scelta di Giri Zaia: spero sia tutto documentato

La vicenda **Porto** e bilancio bocciato ha fatto irruzione come un fulmine in un cielo già coperto, durante la quotidiana conferenza stampa a Marghera del governatore Zaia. I giornalisti chiedono lumi sulla bocciatura e Zaia precisa subito che non c'è alcuna «guerra contro nessuno, nessuna regia» e che Regione e Città metropolitana non mirano a sostituire il presidente. Qualcuno ipotizza che sarebbe preferito l'ex presidente dell'Autorità portuale di Trieste, il veronese Zeno D'Agostino, destituito pochi giorni fa. «Io D'Agostino non lo conosco, non ci ho mai parlato», taglia corto Zaia che si smarca dalla polemica. «Il bilancio non compete a me, se Campitelli che rappresenta la Regione ha deciso di non dare la sua approvazione spero abbia documentato la scelta. Se i bilanci stanno in piedi si approvano, se non stanno in piedi si bocciano. E chi vota risponde in proprio della scelta». Ma quel voto contrario non era tema ignoto alla giunta regionale visto che Zaia precisa che «Campitelli ha parlato con l'assessore e annunciato il voto contrario, ma non è che ha chiesto se poteva votare contro o meno. Ha votato secondo coscienza e professionalità». Anche il sindaco Luigi Brugnaro, primo cittadino di Venezia e sindaco metropolitano, prende posizione. E si schiera apertamente al fianco del suo rappresentante. «Sono fortemente convinto che la decisione di Fabrizio Giri, rappresentante della Città metropolitana nel Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale e stimato professionista, sia stata presa dopo una attenta analisi del documento di bilancio. Una decisione presa in coscienza e puntualmente motivata. Giri è un operatore autorevole della comunità portuale ed ha a cuore la tutela e lo sviluppo di un Ente così fondamentale per il futuro dell'area metropolitana». --m.ch.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Bocciato il bilancio, attacco a Musolino
«Vogliono commissariare il Porto»
I rappresentanti di Regione e Città metropolitana (come l'assessore) contro il presidente - i ministri sono pacifisti-

Brugnaro difende la scelta di Giri Zaia: spero sia tutto documentato

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il perché della bocciatura

«Nove milioni dati alla Mantovani e concessione allungata di 10 anni»

Fabrizio Giri e Rosaria Campitelli: «Parte dei soldi senza informare il Comitato di gestione»

Alberto Vitucci Nove milioni di euro alla Mantovani, la società del Mose e proprietaria della società Ve.Ro.Port.Mos e concessione allungata di dieci anni. Fabrizio Giri e Rosaria Campitelli, i due componenti del Comitato di gestione del **Porto** che hanno votato contro il bilancio di Musolino, spiegano le ragioni del loro voto contrario. Niente di personale contro il presidente, e la politica non c'entra, dicono i due rappresentanti di Regione e Città metropolitana. E ricostruiscono le vicende che stanno alla base del "no". «La questione è nata il 27 luglio del 2018», attaccano, «quel giorno durante il comitato di gestione siamo stati informati della possibilità di rivedere la concessione con la società Ve.Ro. Port. Mos del gruppo Mantovani che gestisce il terminal di Fusina. Ci ha detto che "saremmo stati coinvolti". Ma nel mese di ottobre dello stesso anno siamo venuti a conoscenza casualmente da terzi che a nostra totale insaputa il presidente Musolino aveva già siglato, proprio quel 27 luglio, un accordo preliminare con la società». Un atto che i due consiglieri dicono di non condividere affatto. «Con quella firma l' Autorità di sistema portuale si impegna a dare 9 milioni di euro a titolo di contributo pubblico, allungava la concessione di 10 anni e consentiva un diverso sviluppo progettuale rispetto a quello previsto dalla concessione». «Non solo», continuano i due, «ci siamo accorti anche che il presidente senza mai dare informativa al Comitato aveva già erogato 2 milioni di euro il 7 agosto 2018 e poi impegnato altri 7 milioni di euro il 15 aprile 2019». I rapporti tra i presidente e i due rappresentanti di Regione e Città metropolitana si sono andati deteriorando. «In questi due anni abbiamo rappresentato al presidente», continuano, «in forma dettagliata e per iscritto le perplessità sull' iter procedurale, proprio per tutelare la comunità portuale, senza avere mai alcuna apertura. Quando abbiamo chiesto chiarimenti su quali e quanti di quegli interventi la società del gruppo Mantovani avesse effettivamente realizzato, le risposte sono state insoddisfacenti». Una «gestione controversa», insistono Giri e Campitelli, «fotografata del bilancio». Dichiarazioni pesanti. Che i due consiglieri hanno motivato in modo molto preciso. Campitelli ricorda anche come nella seduta del 29 novembre sia stato dichiarato che «quanto riportato dal verbale non corrisponde a quanto emerso durante il dibattito». E anche di aver sollevato dubbi sulla gestione economica della concessione. Dal 2014 al 2016 la società del gruppo Mantovani risulta non aver pagato il canone, forse anche a seguito del noto scandalo Mose. «Stiamo approntando un piano di rientro», risponde il direttore dell' Autorità, «ma ancora non è concluso». In sostanza i due sostengono di «non poter votare» un bilancio che presenti punti oscuri. E soprattutto decisioni prese dal presidente senza aver interpellato il suo comitato e senza aver risposto ai tanti dubbi di legittimità sollevati negli ultimi due anni. Una vicenda contorta e intricata. Che adesso rischia di esplodere. C'è già chi ha annunciato un esposto alla Procura, per chiedere se siano vere le dichiarazioni dei due consiglieri che hanno bocciato il bilancio. E se il contributo pubblico di 9 milioni sia stato dato al privato per la realizzazione di opere e servizi davvero di interesse pubblico. Secondo Giri, che ha diretto la società Donelli group e Campitelli, un passato da manager nella società Acqua Marcia, sono rimaste senza risposta anche molte domande sulla qualità dei lavori finanziati e in parte realizzati dalla società di Mantovani. «Solo 16 milioni di lavori risultano collaudati su un totale di 70», dicono. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Coro di solidarietà al presidente del Porto
«Momento delicato, l'incidente è grave»

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Alberto Vitucci, è stato sostenuto da un ampio schieramento di consiglieri e dirigenti. In una riunione del comitato di gestione, i due consiglieri di Regione e Città metropolitana, Fabrizio Giri e Rosaria Campitelli, hanno bocciato il bilancio di Musolino. I due consiglieri hanno motivato in modo molto preciso il loro voto contrario, denunciando una gestione controversa e l'assenza di trasparenza. Il presidente Vitucci ha risposto che «quanto riportato dal verbale non corrisponde a quanto emerso durante il dibattito» e ha sottolineato di aver sollevato dubbi sulla gestione economica della concessione.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Si bloccano i fondi del decreto Rilancio»

«Singolare, improvvida e pericolosa la scelta della Regione e del Comune di Venezia di bocciare il bilancio del porto di Venezia. Sa di mossa politica, visto che non sussistono motivazioni tecniche che la giustifichino». È il commento del sottosegretario all' Economia e candidato sindaco del centrosinistra di Venezia, Pier Paolo Baretta, di fronte all' ennesimo terremoto attorno all' Autorità portuale su un bilancio con avanzo di amministrazione di oltre 25 milioni di euro. «Ciò che rende ancora più grave e... oscura questa decisione è che nessuno dei due enti è riuscito a spiegare i motivi di questo no», dice il candidato sindaco che ricorda che così si blocca l' applicazione del decreto Rilancio. «Così facendo», continua Baretta, «si bloccano 5 milioni di euro che potrebbero essere distribuiti alle imprese del territorio. Il decreto legge "Rilancio", in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall' emergenza Covid-19, prevede la possibilità di introdurre misure di sostegno agli operatori portuali e alle imprese che operano nel settore portuale e marittimo. Con l' approvazione del bilancio, l' Autorità avrebbe potuto velocemente procedere alla riduzione dell' importo, fino all' azzeramento dei canoni concessori e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, utilizzando i propri avanzi». Baretta si rivolge a Zaia e Brugnaro. «Perché hanno agito in questo modo? Serve chiarezza verso i lavoratori e i cittadini. Così facendo, infatti, si penalizzano pesantemente le imprese veneziane e l' economia veneta». --



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Coro di solidarietà al presidente del Porto «Momento delicato, l'incidente è grave»

In rete ieri è apparso subito l'hashtag #iostoconMusolino lanciato dal professore di Ca' Foscari Marco Sgarbi. Solidarietà al presidente è arrivata anche dalla Confetra e dagli agenti marittimi che collegano le vicende triestine, dove pochi giorni fa è stato defenestrato il presidente del Porto, con quelle veneziane. «Andando avanti di questo passo, non vorremmo essere costretti a interrogarci su chi fra i 15 presidenti dei porti italiani, sedi di autorità di sistema portuale, riuscirà a concludere il suo mandato senza essere colpito o affondato, o da mozioni di sfiducia o da provvedimenti giudiziari», dice Gian Enzo Duci, presidente della Federazione italiana agenti marittimi. Anche la politica si scatena. E il centrosinistra difende Musolino. I senatori del Pd Andrea Ferrazzi e Vincenzo D' Arienzo definiscono il voto contrario «un' azione scellerata che nega a Venezia un' importante risorsa, utilissima per favorire decine di aziende che lavorano nel settore per rilanciare le loro attività provate dall' epidemia. Considerato che non sono state espresse le ragioni della contrarietà, chiediamo a Regione e Città metropolitana di rivedere la propria scelta», dicono prima che sia pubblica la posizione dei due rappresentanti istituzionali nel comitato di gestione. Interviene il deputato Pd veneziano Nicola Pellicani: «Fatto molto grave che rischia di compromettere benefici compresi dal decreto Rilancio per i porti, mettendo in difficoltà decine di imprese e di lavoratori, colpiti dalla crisi del Coronavirus. Regione e Città Metropolitana devono spiegare alla città una scelta che rischia di avere ricadute pesantissime per l' economia cittadina. Zaia e Brugnaro con questa scelta si stanno assumendo la responsabilità di bloccare il Porto», denuncia. Sara Moretto, capogruppo di Italia Viva interviene assieme a Raffaella Paita. «Lascia attoniti la bocciatura del bilancio dell' Autorità portuale di Venezia da parte del Comune e della Regione. Si tratta infatti di un bilancio positivo nei risultati e regolare nella forma, che ha subito il voto contrario dei due enti con una motivazione identica, evidentemente concordata, che tuttavia non fornisce indicazioni reali. Impossibile non domandarsi dunque quali siano i criteri con cui vengono valutati il bilancio e i risultati dell' Autorità portuale. Siamo certe che ora le valutazioni del Ministero, che dovrà decidere su un possibile commissariamento, saranno obiettive, riportando la vicenda sul piano dell' oggettività, valutando effettivamente i risultati senza fermarsi sul piano politico. È evidente che questo incidente in un momento delicato come quello che stiamo vivendo rischia di arrecare danni veri al Porto, ai lavoratori e all' intera città di Venezia». --M. CH.

VENEZIA 17
Scienze in laguna

«Nove milioni dati alla Mantovani e concessione allungata di 10 anni»

Fabrizio Gilli e Rosaria Comptelli «Fanno gli scatti senza informare il Comitato di gestione»

Il sindaco del Porto di Venezia, Fabrizio Gilli, e la presidente della Mantovani, Rosaria Comptelli, sono stati bocciati dal Comitato di gestione dell'Autorità portuale di Venezia. Il voto è stato contrario, con 15 voti a favore e 15 a sfavore. La decisione è stata annunciata venerdì 19 giugno.

Il voto contrario è stato motivato con l'asserzione che i due candidati non avevano fornito informazioni sufficienti sul loro bilancio e sui risultati dell'attività svolta. Il Comitato di gestione ha anche criticato la mancanza di trasparenza e di comunicazione durante il processo di selezione.

Il sindaco Gilli e la presidente Comptelli hanno contestato il verdetto, sostenendo che il loro bilancio era positivo e regolare. Hanno anche denunciato l'arbitrarietà della decisione e l'assenza di criteri oggettivi di valutazione.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Grandi navi, Marghera e Park Petroli ecco come è nata la "guerra fredda"

Il recente esposto del Porto è solo l'ultimo atto di una lunga serie di attriti con la Città metropolitana e la Regione

Mitia Chiarin Una motivazione ufficiale ora è arrivata, quella dei tanti dubbi sulla gestione da parte del **Porto** della concessione alla Ve.Ro.Port. MOS del gruppo Mantovani con finanziamenti pubblici contestati dai rappresentanti di Regione e Città metropolitana nel comitato di gestione dell' Autorità portuale veneziana. Ma la "guerra fredda" va avanti da tempo anche su temi strategici per la città. senza alcuna dichiarazione ufficiale. Tutti sanno che nelle aree di competenza portuale si sta giocando una partita importantissima che va avanti dal 2016, quella del nuovo Piano regolatore portuale e la posizione del **Porto** in questi anni è stata spesso coinvolta nella polemica con il sindaco Brugnaro su tanti progetti: dai poteri di pianificazione urbanistica sull' area dei Pili che potrebbe ospitare un nuovo palazzetto dello sport con darsena, case, e posti barca di una darsena. Quei terreni sono stati comperati dall' attuale primo cittadino quando era un imprenditore e oggi fanno parte del trust. Altri motivi di scontro sono stati il progetto di una nuova stazione Marittima per le grandi navi da crociera a Marghera, il futuro dell' area di San Basilio. Poi c' è stato anche il parere negativo del **Porto** alla viabilità per la nuova piscina di via delle Macchine, querelle poi rientrata nei mesi successivi con una intesa. Ultimo atto, riportano le cronache, l' annuncio di una azione in autotutela del **Porto** con un esposto sulla realizzazione del parcheggio Park Petroli. all' imbocco dei Pili, che non sarebbe stato autorizzato ai sensi del Piano regolatore portuale. Finora i motivi di attrito e conflitto tra Comune e **Porto** sono stati tanti ma in questo ennesimo atto di una "guerra fredda" adesso il "siluro" di risposta, per dirlo in termini belligeranti, ha scosso le acque veneziane: il voto contrario al consultivo di bilancio mette in difficoltà seria il sistema **Porto**, ma anche imprese e lavoratori in un momento alquanto complicato per tutta l' economia cittadina. Si conferma l' asse tra Brugnaro e Luca Zaia che porta in dote l' appoggio leghista alla corsa alla riconferma del sindaco di Venezia e sindaco metropolitano. Finora Zaia ha mantenuto uno stile distaccato evitando scontri diretti con l' autorità portuale. Ma va anche ricordato che nel suo progetto di Autonomia del Veneto, il **Porto** passa sotto la Regione e non va più considerato dello Stato. Anche ieri il governatore sulla vicenda si è smarcato, spiegando che il parere contrario era noto in giunta ma che la questione, di fatto, non stava in capo a lui ma all' assessore Marcato. Chi ha tirato fuori il carico pesante pare essere il sindaco Brugnaro che difende in pieno il suo "uomo". Fino dal febbraio 2017 quando Musolino venne nominato dall' allora ministro Pd Delrio, il sindaco disse chiaramente che avrebbe preferito u la riconferma di Paolo Costa, presidente uscente. Lo scorso anno le avvisaglie dello scontro c' erano state tutte ed evidenti. E per questo a Musolino ora pare di vivere come Bill Murray ne "Il giorno della marmotta". Nel 2019 i rappresentanti, sempre gli stessi, di Città metropolitana e Regione avevano lanciato il messaggio disertando il voto sul bilancio e facendo saltare il numero legale. Stavolta hanno votato contro e hanno spiegato le loro ragioni, facendo emergere una vicenda intricata di cui si parlerà a lungo. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Venezia

il caso

E a Venezia il capo dell' Authority viene silurato da Zaia e Comune

Il corteggiamento di Luca Zaia a Zeno D' Agostino potrebbe rafforzarsi. Il governatore del Veneto ha teso le orecchie dopo l' inconfirmità dell' incarico triestino di D' Agostino decisa dall' Anac e proprio ieri Zaia ha silurato il presidente dell' **Autorità portuale** di Venezia Pino Musolino, bocciando il bilancio consuntivo 2019 dello scalo. Un atto politico, posto che i conti del porto veneziano registrano un avanzo di amministrazione di 25 milioni. I presidenti delle **Autorità** portuali sono nominati dal ministero dei Trasporti d' intesa con le Regioni e la posizione di Musolino appare quindi molto indebolita, tanto più che il manager è entrato in polemica con Regione e Comune, che lo hanno messo in minoranza nella riunione del Comitato di gestione. Dopo il voto, Musolino ha sottolineato: «La cosa ha dell' incredibile. Il bilancio è inequivocabilmente buono, dopo tre anni e mezzo di mia gestione con risultati di traffici molto buoni. Il voto contrario non è stato motivato e blocca l' attività del porto. Il fatto è devastante - ha concluso - perché diventa impossibile utilizzare gli avanzi di amministrazione per distribuire fondi ai lavoratori portuali e alle imprese come stabilito dal decreto Rilancia Italia». --d.d.a.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto Venezia:Musolino; Regione e Città bloccano bilancio

Musolino, scelta immotivata a fronte di 25mln di avanzo

(ANSA) - VENEZIA, 18 GIU - Il Comitato di gestione del Porto di Venezia ha bocciato, con il voto contrario della Regione del Veneto e della Città metropolitana di Venezia, il bilancio consuntivo del 2019 dell' Autorità nonostante un avanzo di amministrazione di oltre 25 milioni di euro. Lo ha reso noto il presidente dell' Autorità portuale **Pino Musolino** sottolineando come la cosa "non abbia giustificazioni. Il voto contrario non è stato motivato, e va a bloccare l' attività del porto". "Le uniche osservazioni - ha sottolineato - non sono pertinenti o articolate, e una parte della dichiarazione di voto addirittura esprime la non necessità di spiegare l' accaduto". "Il fatto è devastante - ha insuito **Musolino** - perché diventa impossibile utilizzare gli avanzi di amministrazione per distribuire fondi ai lavoratori portuali e alle imprese come stabilito dal decreto 'Rilancia Italia' . E' una cosa che ha dell' incredibile". "Il bilancio è inequivocabilmente buono - ha concluso - dopo tre anni e mezzo di mia gestione con risultati di traffici molto buoni". Sulla vicenda sono intervenuti, con una nota, i senatori del Pd Andrea Ferrazzi e Vincenzo D' Arienzo. Il voto contrario, hanno sostenuto, è "un' azione scellerata che nega a Venezia un' importante risorsa, utilissima per favorire decine di aziende che lavorano nel settore per rilanciare le loro attività provate dall' epidemia. Considerato che non sono state espresse le ragioni della contrarietà, chiediamo a Regione e Città metropolitana di rivedere la propria scelta". (ANSA).



Porti: Federagenti, preoccupazioni dopo i casi Venezia e Trieste

Sfiducia o inchieste per 8 autorità su 15, chi chiuderà mandato?

"Andando avanti di questo passo, non vorremmo essere costretti a interrogarci su chi fra i 15 presidenti dei porti italiani, sedi di autorità di sistema portuale, riuscirà a concludere il suo mandato senza essere colpito o affondato, o da 'mozioni di sfiducia' o da provvedimenti giudiziari": Secondo Gian Enzo Duci, presidente della Federazione italiana agenti marittimi, la bocciatura del bilancio dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ovvero quella che governa il porto di Venezia, con il possibile strascico di un commissariamento del presidente in carica, Pino Musolino, riaccende, a meno di due settimane dalla decapitazione del porto di Trieste, pesanti perplessità. "Sul futuro della portualità italiana e sul rischio di uno scenario in cui a essere premiati potrebbero essere solo i presidenti di porto, che preferiscano assumere con estrema prudenza qualsiasi tipo di scelta proprio per tenersi alla larga dai 'siluri' che con sempre maggiore intensità attraversano le acque portuali". "Già 8 porti su 15 sono entrati nel frullatore di sfiducia o di inchieste giudiziarie", sottolinea Duci in una nota. "Nel caso specifico di Venezia - prosegue - il bilancio sul quale aveva dato parere favorevole a maggioranza l' organismo di partenariato e quindi le categorie imprenditoriali che in esso sono rappresentate, quindi i revisori dei conti, è stato bocciato per il voto contrario del comitato di gestione nel quale sono rappresentate le Istituzioni locali. Una scelta che per legge deve essere motivata dall' emergere di precise inadempienze e violazioni". "Nel momento in cui i porti dovrebbero imprimere una spinta decisiva al rilancio del sistema Paese, incidendo in modo determinante sul sistema produttivo, così come sul settore turistico, la nuova ondata di sfiducia non soffia propriamente nelle vele del sistema portuale un vento che fa vincere le regate al Paese - conclude -. E come operatori del settore questo degrado non può non sollevare crescenti preoccupazioni". (ANSA).



Veneto, Senatori Pd: regione e Comune Venezia contro il territorio

Roma, 18 giu. (askanews) - "La Regione Veneto ed il Comune di Venezia hanno votato contro il bilancio consuntivo dell' **Autorità di Sistema Portuale** di Venezia. Ciò impedirà all' **Autorità** di devolvere al territorio veneziano oltre 5 milioni di euro. Il bilancio consuntivo 2019 dell' **Autorità portuale** presenta un avanzo di amministrazione di oltre 25 milioni di euro. Di questi, almeno cinque sono disponibili per le provvidenze di cui all' articolo 199 del Decreto Rilancio, in discussione alla Camera dei Deputati. Il Governo ha previsto, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall' emergenza COVID - 19, la possibilità di introdurre misure di sostegno agli operatori portuali e alle imprese che operano nel settore **portuale** e marittimo prevedendo la facoltà per le **Autorità di sistema portuale** di disporre, fino all' azzeramento, la riduzione dell' importo dei canoni concessori e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione. Il voto contrario di Regione e Comune al bilancio consuntivo, approvato dai Revisori del Conto nominati dai ministeri Finanze e Trasporti, senza alcuna motivazione ufficiale, ne ha impedito l' approvazione e, soprattutto, la possibilità di destinare per Venezia i cinque milioni di euro disponibili ai sensi del Decreto Rilancio. Un' azione scellerata che nega a Venezia un' importante risorsa, utilissima per favorire decine di aziende che lavorano nel settore per rilanciare le loro attività provate dall' epidemia. Considerato che non sono state espresse le ragioni della contrarietà, chiediamo a Regione e Città metropolitana di rivedere la propria scelta (o di motivarla con argomentazioni responsabili e credibili) . È l' unico modo per permettere a tante imprese di avere i benefici economici". Così in una nota i senatori del Pd Andrea Ferrazzi e Vincenzo D' Arienzo.



Informatore Navale

Venezia

Duci (Federagenti): 'Anche Venezia nella lista dei porti sotto scacco'

Roma, 18 giugno 2020 'Andando avanti di questo passo, non vorremmo essere costretti a interrogarci su chi fra i 15 Presidenti dei porti italiani, sedi di Autorità di Sistema Portuale, riuscirà a concludere il suo mandato senza essere colpito o affondato, o da 'mozioni di sfiducia' o da provvedimenti giudiziari'. Secondo Gian Enzo Duci, Presidente della Federazione italiana agenti marittimi, la bocciatura del bilancio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ovvero quella che governa il porto di Venezia, con il possibile strascico di un commissariamento del Presidente in carica, Pino Musolino, riaccende (a meno di due settimane dalla decapitazione del porto di Trieste), pesanti perplessità sul futuro della portualità italiana e sul rischio di uno scenario in cui a essere premiati potrebbero essere solo i Presidenti di porto, che preferiscano assumere con estrema prudenza qualsiasi tipo di scelta proprio per tenersi alla larga dai 'siluri' che con sempre maggiore intensità attraversano le acque portuali. 'Non è solo un problema di solidarietà personale a un Presidente - afferma Duci - ma anche un problema operativo serio: già 8 porti su 15 sono entrati nel frullatore di sfiducia o di

inchieste giudiziarie, al punto di parlare di vero e proprio conto alla rovescia verso il totale azzeramento in banchina delle scelte compiute dall'ex ministro dei Trasporti, Graziano Delrio'. 'Nel caso specifico di Venezia - prosegue il Presidente di Federagenti - il bilancio sul quale aveva dato parere favorevole a maggioranza l'Organismo di partenariato e quindi le categorie imprenditoriali che in esso sono rappresentate, quindi i Revisori dei conti, è stato bocciato per il voto contrario del Comitato di gestione nel quale sono rappresentate le Istituzioni locali. Una scelta che per legge deve essere motivata dall'emergere di precise inadempienze e violazioni'. 'Di certo - conclude Gian Enzo Duci - nel momento in cui i porti dovrebbero imprimere una spinta decisiva al rilancio del sistema Paese, incidendo in modo determinante sul sistema produttivo, così come sul settore turistico, la nuova ondata di sfiducia non soffia propriamente nelle vele del sistema portuale un vento che fa vincere le regate al Paese. E come operatori del settore questo degrado non può non sollevare crescenti preoccupazioni'. 'E proprio per questo non possiamo non interrogarci - afferma Alessandro Santi, Presidente di Assagenti Venezia - su cosa accadrà domani: Venezia è un porto che ha bisogno di scelte rapide su temi come la manutenzione dei canali, i dragaggi, l'ingresso delle grandi navi. La discontinuità nella governance potrebbe generare ulteriori criticità per la soluzione di problemi che in alcuni casi timidamente si stavano avviando verso risultati concreti e per altri che potrebbero ora apparire alla stregua di vere e proprie vie senza uscita'.



Informazioni Marittime

Venezia

Venezia, bocciato il bilancio del porto. Musolino: "Colpiscono i lavoratori, non me"

Le due dichiarazioni contrarie presentate dai rappresentanti di Regione Veneto e Città Metropolitana

L'approvazione di un bilancio consuntivo non è un trascurabile passaggio burocratico. Lo può testimoniare l'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico settentrionale, che ha visto bocciare il suo bilancio consuntivo dalle due dichiarazioni di voto contrario presentate dai rappresentanti di Regione Veneto e Città Metropolitana di Venezia. Un giudizio negativo che ha sconcertato il presidente dell'Authority **Pino Musolino**, convinto che invece il bilancio sia perfettamente in salute: "È vistato dai revisori che sono nominati da Mef e Mit. Abbiamo un avanzo da 26,2 milioni di euro con un attivo di 10,5. Vi invito a fare un paragone di questi numeri con quelli di altre Autorità portuali". Le motivazioni del voto contrario? **Musolino** dice di non saperlo, ma circola insistentemente l'ipotesi che si tratti di un'operazione per togliere il controllo del porto a **Musolino** e commissariare l'Autorità (si è fatto anche il nome di D'Agostino come possibile sostituto), "se tutta questa situazione serve a dare in testa a me... così si colpiscono lavoratori di questo porto", precisa **Musolino**. "Io tra l'altro tra nove mesi finisco il mio primo mandato, ho fatto tanti lavori prima e ho 42 anni, farò tanti altri lavori dopo". Intanto sono chiare le conseguenze del voto contrario. "Adesso - spiega **Musolino** - siamo impossibilitati ad utilizzare gli avanzi di amministrazione da destinare ai lavoratori del porto. È incredibile. I lavoratori portuali in difficoltà che questi giorni che sono venuti a manifestare in Authority, non potranno avere risorse che ci avevano chiesto". Ad ogni modo, conclude **Musolino**, ora tutta la documentazione sarà inviata al ministero superiore vigilante per conoscenza e nei prossimi giorni chiederò cos'è successo al sindaco di Venezia e al presidente della Regione".



Federagenti - Duci, "anche Venezia nella lista dei porti sotto scacco"

Roma, 18 giugno 2020 - "Andando avanti di questo passo, non vorremmo essere costretti a interrogarci su chi fra i 15 Presidenti dei porti italiani, sedi di Autorità di Sistema Portuale, riuscirà a concludere il suo mandato senza essere colpito o affondato, o da "mozioni di sfiducia" o da provvedimenti giudiziari". Secondo Gian Enzo Duci, Presidente della Federazione italiana agenti marittimi, la bocciatura del bilancio dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ovvero quella che governa il **porto** di Venezia, con il possibile strascico di un commissariamento del Presidente in carica, Pino Musolino, riaccende (a meno di due settimane dalla decapitazione del **porto** di Trieste), pesanti perplessità sul futuro della portualità italiana e sul rischio di uno scenario in cui a essere premiati potrebbero essere solo i Presidenti di **porto**, che preferiscano assumere con estrema prudenza qualsiasi tipo di scelta proprio per tenersi alla larga dai "siluri" che con sempre maggiore intensità attraversano le acque portuali". "Non è solo un problema di solidarietà personale a un Presidente - afferma Duci - ma anche un problema operativo serio: già 8 porti su 15 sono entrati nel frullatore di sfiducia o di inchieste giudiziarie, al punto di parlare di vero e proprio conto alla rovescia verso il totale azzeramento in banchina delle scelte compiute dall' ex ministro dei Trasporti, Graziano Delrio". "Nel caso specifico di Venezia - prosegue il Presidente di Federagenti - il bilancio sul quale aveva dato parere favorevole a maggioranza l' Organismo di partenariato e quindi le categorie imprenditoriali che in esso sono rappresentate, quindi i Revisori dei conti, è stato bocciato per il voto contrario del Comitato di gestione nel quale sono rappresentate le Istituzioni locali. Una scelta che per legge deve essere motivata dall' emergere di precise inadempienze e violazioni". "Di certo - conclude Gian Enzo Duci - nel momento in cui i porti dovrebbero imprimere una spinta decisiva al rilancio del sistema Paese, incidendo in modo determinante sul sistema produttivo, così come sul settore turistico, la nuova ondata di sfiducia non soffia propriamente nelle vele del sistema portuale un vento che fa vincere le regate al Paese. E come operatori del settore questo degrado non può non sollevare crescenti preoccupazioni". "E proprio per questo non possiamo non interrogarci - afferma Alessandro Santi, Presidente di Assagenti Venezia - su cosa accadrà domani: Venezia è un **porto** che ha bisogno di scelte rapide su temi come la manutenzione dei canali, i dragaggi, l' ingresso delle grandi navi. La discontinuità nella governance potrebbe generare ulteriori criticità per la soluzione di problemi che in alcuni casi timidamente si stavano avviando verso risultati concreti e per altri che potrebbero ora apparire alla stregua di vere e proprie vie senza uscita".



Porto di Venezia, Italia Viva: Bilancio bloccato senza motivazioni reali

Redazione

Roma Sorprende e lascia attoniti la bocciatura del bilancio dell'Autorità portuale di Venezia da parte del Comune e della Regione. Lo dichiarano Sara Moretto e Raffaella Paita, capogruppo di Italia Viva in Commissione Attività produttive e Trasporti. Si tratta continuano infatti di un bilancio positivo nei risultati e regolare nella forma, che ha subito il voto contrario dei due enti con una motivazione identica, evidentemente concordata, che tuttavia non fornisce indicazioni reali. Impossibile non domandarsi dunque quali siano i criteri con cui vengono valutati il bilancio e i risultati dell'Autorità portuale. Siamo certe che ora le valutazioni del ministero, che dovrà decidere su un possibile commissariamento, saranno obiettive, riportando la vicenda sul piano dell'oggettività, valutando effettivamente i risultati senza fermarsi sul piano politico. E' evidente che questo incidente in un momento delicato come quello che stiamo vivendo rischia di arrecare danni veri al porto, ai suoi lavoratori e all'intera città di Venezia, concludono.



Porto di Venezia, Italia Viva: "Bilancio bloccato senza motivazioni reali"

18 GIUGNO 2020 - Italiana



Roma - "Sorprende e lascia attoniti la bocciatura del bilancio dell'Autorità portuale di Venezia da parte del Comune e della Regione". Lo dichiarano Sara Moretto e Raffaella Paita, capogruppo di Italia Viva in Commissione Attività produttive e Trasporti. "Si tratta - continuano - infatti di un bilancio positivo nei risultati e regolare nella forma, che ha subito il voto contrario dei due enti con una motivazione identica, evidentemente concordata, che tuttavia non fornisce indicazioni reali. Impossibile non domandarsi dunque quali siano i criteri con cui vengono valutati il bilancio e i risultati

Iscriviti alla newsletter

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

Bocciato il bilancio di Venezia, Musolino chiama a raccolta i portuali

Redazione

Venezia Bocciato il bilancio consuntivo dell'Authority di Venezia. E Pino Musolino, numero uno del porto, si arrabbia. Faccio fatica a provare a razionalizzare l'irrazionale spiega il presidente a caldo Il bilancio è perfettamente in salute, è vistato dai revisori che sono nominati da Mef e Mit. Abbiamo un avanzo da 26,2 milioni di euro con un attivo di 10,5. Vi invito a fare un paragone di questi numeri con quelli di altre Autorità portuali. Il bilancio è il risultato di un'ottima azione amministrativa aggiunge il presidente -. Abbiamo fatto sempre del nostro meglio e come dice mia madre: male non fare, paura non avere. Le motivazioni del voto contrario? Non lo so. Entrambi i no avevano motivazione analoga ed entrambi sono stati presentati durante la seduta del comitato, non prima, nonostante ci fosse tutto il tempo per poterlo fare. Alcune osservazioni non sono pertinenti. Quali saranno le conseguenze, Musolino lo chiarisce in modo netto: È devastante. Adesso siamo impossibilitati ad utilizzare gli avanzi di amministrazione da destinare ai lavoratori del porto. È incredibile. I lavoratori portuali in difficoltà che questi giorni che sono venuti a manifestare in Authority, non potranno avere risorse che ci avevano chiesto. Nel mirino del presidente ci sono i rappresentanti del Comune e della Regione che per il secondo anno consecutivo hanno votato contro il bilancio dell'Authority. Una guerra politica che adesso rischia di finire sulle spalle dei lavoratori.



Bocciato il bilancio di Venezia, Musolino chiama a raccolta i portuali

18 GIUGNO 2020 - Redazione



Venezia - Bocciato il bilancio consuntivo dell'Authority di Venezia. E Pino Musolino, numero uno del porto, si arrabbia. "Faccio fatica a provare a razionalizzare l'irrazionale" spiega il presidente a caldo. Il bilancio è perfettamente in salute, è vistato dai revisori che sono nominati da Mef e Mit. **Abbiamo un avanzo da 26,2 milioni di euro con un attivo di 10,5. Vi invito a fare un paragone di questi numeri con quelli di altre Autorità portuali.**

"Il bilancio è il risultato di un'ottima azione amministrativa - aggiunge il presidente -. Abbiamo fatto sempre del nostro meglio e come dice mia madre: male non fare, paura non avere. Le motivazioni del voto contrario? Non lo so. Entrambi i "no" avevano motivazione analoga ed entrambi sono stati presentati durante la seduta del comitato, non prima, nonostante ci fosse tutto il tempo per poterlo fare. Alcune osservazioni non sono pertinenti".

Quali saranno le conseguenze, Musolino lo chiarisce in

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Duci (Federagenti): Dopo Trieste, il caso Venezia. A rischio il futuro dei porti

Redazione

Genova 'Andando avanti di questo passo, non vorremmo essere costretti a interrogarci su chi fra i 15 presidenti dei porti italiani, sedi di Autorità di Sistema Portuale (AdSP), riuscirà a concludere il suo mandato senza essere colpito o affondato, o da 'mozioni di sfiducia' o da 'provvedimenti giudiziari'. E' il commento di Gian Enzo Duci, presidente della federazione italiana agenti marittimi, a poche ore dalla bocciatura del bilancio dell' AdSP del Mare Adriatico Settentrionale, ovvero quella che governa il porto di Venezia. Bocciatura che potrebbe portare al commissariamento del presidente in carica, Pino Musolino. 'La vicenda arriva a meno di due settimane di distanza dalla decapitazione del porto di Trieste - aggiunge Duci e riaccende pesanti perplessità sul futuro della portualità italiana e sul rischio di uno scenario in cui a essere premiati potrebbero essere solo i presidenti di porto, che preferiscano assumere con estrema prudenza qualsiasi tipo di scelta proprio per tenersi alla larga dai 'siluri' che con sempre maggiore intensità attraversano le acque portuali'. Duci mette il dito sulla piaga: 'Non è solo un problema di solidarietà personale a un presidente, ma anche un problema operativo serio: già 8 porti su 15 sono entrati nel frullatore di sfiducia o di inchieste giudiziarie, al punto di parlare di vero e proprio conto alla rovescia verso il totale azzeramento in banchina delle scelte compiute dall'ex ministro dei Trasporti, Graziano Delrio'. 'Nel caso specifico di Venezia - prosegue il presidente di Federagenti - il bilancio sul quale aveva dato parere favorevole a maggioranza l'Organismo di partenariato e quindi le categorie imprenditoriali che in esso sono rappresentate, quindi i revisori dei conti, è stato bocciato per il voto contrario del Comitato di gestione nel quale sono rappresentate le istituzioni locali. Una scelta che per legge deve essere motivata dall'emergere di precise inadempienze e violazioni'. Duci conclude: 'Di certo, nel momento in cui i porti dovrebbero imprimere una spinta decisiva al rilancio del sistema Paese, incidendo in modo determinante sul sistema produttivo, così come sul settore turistico, la nuova ondata di sfiducia non soffia propriamente nelle vele del sistema portuale un vento che fa vincere le regate al Paese. E come operatori del settore questo degrado non può non sollevare crescenti preoccupazioni'. Gli fa eco Alessandro Santi, presidente di Assagenti Venezia: 'E' proprio per questo non possiamo non interrogarci su cosa accadrà domani: Venezia è un porto che ha bisogno di scelte rapide su temi come la manutenzione dei canali, i dragaggi, l'ingresso delle grandi navi. La discontinuità nella governance potrebbe generare ulteriori criticità per la soluzione di problemi che in alcuni casi timidamente si stavano avviando verso risultati concreti e per altri che potrebbero ora apparire alla stregua di vere e proprie vie senza uscita'.



Duci (Federagenti): "Dopo Trieste, il caso Venezia. A rischio il futuro dei porti"

18 GIUGNO 2020 - 18:24:20



Genova - "Andando avanti di questo passo, non vorremmo essere costretti a interrogarci su chi fra i 15 presidenti dei porti italiani, sedi di Autorità di Sistema Portuale (AdSP), riuscirà a concludere il suo mandato senza essere colpito o affondato, o da 'mozioni di sfiducia' o da 'provvedimenti giudiziari'. E' il commento di Gian Enzo Duci, presidente della federazione italiana agenti marittimi, a poche ore dalla bocciatura del bilancio dell' AdSP del Mare Adriatico Settentrionale, ovvero quella che governa il porto di Venezia. Bocciatura che potrebbe portare al commissariamento del presidente in carica, Pino Musolino.

"La vicenda arriva a meno di due settimane di distanza dalla decapitazione del porto di Trieste - aggiunge Duci - e riaccende pesanti perplessità sul futuro della portualità italiana e sul rischio di uno scenario in cui a essere premiati potrebbero essere solo i presidenti di porto, che preferiscano assumere con estrema prudenza qualsiasi tipo di scelta proprio per tenersi alla larga dai 'siluri' che

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Gli agenti marittimi si schierano con Musolino: "Anche Venezia sotto scacco"

'Andando avanti di questo passo, non vorremmo essere costretti a interrogarci su chi fra i 15 presidenti dei porti italiani, sedi di Autorità di Sistema Portuale, riuscirà a concludere il suo mandato senza essere colpito o affondato, o da mozioni di sfiducia' o da provvedimenti giudiziari'. Secondo Gian Enzo Duci, presidente della Federazione italiana agenti marittimi (Federagenti), la bocciatura del bilancio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ovvero quella che governa il porto di Venezia, con il possibile strascico di un commissariamento del presidente in carica, Pino Musolino, riaccende (a meno di due settimane dalla decapitazione del porto di Trieste), pesanti perplessità sul futuro della portualità italiana e sul rischio di uno scenario in cui a essere premiati potrebbero essere solo i presidenti di porto, che preferiscano assumere con estrema prudenza qualsiasi tipo di scelta proprio per tenersi alla larga dai siluri' che con sempre maggiore intensità attraversano le acque portuali. Non è solo un problema di solidarietà personale a un presidente - afferma Duci - ma anche un problema operativo serio: già 8 porti su 15 sono entrati nel frullatore di sfiducia o di

inchieste giudiziarie, al punto di parlare di vero e proprio conto alla rovescia verso il totale azzeramento in banchina delle scelte compiute dall'ex ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. Poi Duci aggiunge: 'Nel caso specifico di Venezia il bilancio sul quale aveva dato parere favorevole a maggioranza l'Organismo di partenariato e quindi le categorie imprenditoriali che in esso sono rappresentate, quindi i Revisori dei conti, è stato bocciato per il voto contrario del Comitato di gestione nel quale sono rappresentate le Istituzioni locali. Una scelta che per legge deve essere motivata dall'emergere di precise inadempienze e violazioni'. Il presidente di Federagenti conclude dicendo che nel momento in cui i porti dovrebbero imprimere una spinta decisiva al rilancio del sistema Paese, incidendo in modo determinante sul sistema produttivo, così come sul settore turistico, la nuova ondata di sfiducia non soffia propriamente nelle vele del sistema portuale un vento che fa vincere le regate al Paese. E come operatori del settore questo degrado non può non sollevare crescenti preoccupazioni. Anche Alessandro Santi, presidente dell'associazione locale degli agenti marittimi veneziani, aggiunge: 'Proprio per questo non possiamo non interrogarci su cosa accadrà domani: Venezia è un porto che ha bisogno di scelte rapide su temi come la manutenzione dei canali, i dragaggi, l'ingresso delle grandi navi. La discontinuità nella governance potrebbe generare ulteriori criticità per la soluzione di problemi che in alcuni casi timidamente si stavano avviando verso risultati concreti e per altri che potrebbero ora apparire alla stregua di vere e proprie vie senza uscita.

SHIPPING ITALY.IT

PSA Genova Port

Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

Nicola Capozzo - Direttore Responsabile

NAVI PORTI SPEDIZIONI CABOTAGE INTERVISTE POLITICHE ASSOCIAZIONI MORE

CRIMINALI OFFICER

Gli agenti marittimi si schierano con Musolino: "Anche Venezia sotto scacco"

Alessandro Santi e Gian Enzo Duci

Andando avanti di questo passo, non vorremmo essere costretti a interrogarci su chi fra i 15 presidenti dei porti italiani, sedi di Autorità

Bilancio AdSP Venezia: Musolino reagisce ai due voti contrari che bloccano gli aiuti a imprese e lavoratori

Per il secondo anno consecutivo il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, si trova a dover incassare il parere contrario di due membri del comitato di gestione all'approvazione del bilancio consuntivo (in questo caso quello dell'esercizio 2019). Questa volta, però, decide di non stare zitto e di convocare urgentemente una conferenza stampa nella quale reagisce spiegando che per effetto di ciò non sarà possibile procedere con le misure di ristoro economico in favore di lavoratori portuali e dei terminalisti previste dal decreto Rilancio. Nel mirino ci sono Fabrizio Giri, componente del comitato di gestione nominato dalla Città metropolitana di Venezia, e Maria Rosaria Anna Campitelli, nominata dalla Regione Veneto. Sono loro che, a detta di Musolino, hanno inviato due dichiarazioni di voto fotocopia nelle quali esprimono l'impossibilità ad approvare il bilancio e dove dicono che appare non utile dettagliarne i motivi. Cosa che invece il presidente della port authority chiederà loro ufficialmente di fare perché così prevedono le procedure e altrimenti la votazione potrebbe essere invalidata. Il bilancio chiude con un avanzo per la parte corrente di 26,2 milioni di euro (erano oltre 28 milioni l'anno scorso) e un utile di 10,5 milioni (dai circa 13 dal 2018). Gli ultimi tre bilanci sono stati i migliori di sempre e anche quello dell'ultimo anno è un bilancio sano ha sottolineato Musolino. Che poi si è preso anche il merito di aver dimezzato l'indebitamento dell'ente da quando si è insediato (pochi anni fa era di 173 milioni di euro, ora circa 80) e aver fatto investimenti. Lo stesso presidente aggiunge che l'Organismo di partenariato il giorno prima aveva espresso parere favorevole al bilancio e lo stesso hanno fatto anche i revisori dei conti che non hanno presentato osservazioni al bilancio. Ci hanno dato voto 10 ha affermato. Lunedì scorso l'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale aveva già preparato il decreto necessario per erogare alle compagnie portuali di Venezia e Chioggia circa 2 milioni di euro utilizzando proprio l'avanzo di risorse disponibili. idem dicasi per azzerare i canoni portuali. Senza l'approvazione del bilancio io però quei soldi non li posso usare ha sottolineato il vertice della port authority. Musolino dice di non comprendere le ragioni di queste azioni ma è ben consapevole che è il suo operato (o la sua persona) a essere nel mirino: Non li capisco questi giochini. Dai membri del comitato di gestione, ai quali tutta la documentazione è stata fatta pervenire con 10 giorni di anticipo, non è arrivata nessuna richiesta di chiarimenti. Per colpire me si colpisce il porto e i lavoratori del porto ha proseguito dicendo. Il governatore del Veneto Zaia in conferenza stampa questa mattina ha detto che se un bilancio è buono si approva, sennò no, e ha aggiunto di aver lasciato completa autonomia di scelta al suo rappresentante in comitato sull'approvazione o meno. Quello che abbiamo presentato è un bilancio buono quindi non c'è motivo per cui non fosse approvato seguendo il suo ragionamento. Eppure Maria Rosaria Anna Campitelli non l'ha promosso. Lo scontro più acceso, però, sembra essere quello con Fabrizio Giri (spedizioniere doganale titolare di Donelli Group) che in comitato rappresenta la città metropolitana di Venezia (quindi il sindaco Luigi Brugnaro) e che anche in questo caso, così come già fatto in passato, ha definito fumoso il piano economico finanziario dell'ente (facendo specifiche allusioni secondo quanto riferito da Musolino) con riferimento in particolare alla vicenda del terminal di Fusina Venice Ro-Port Mos. L'epilogo della vicenda fu lo scorso gennaio l'approvazione a maggioranza da parte del comitato di gestione (Giri espresse voto contrario) all'approvazione del riequilibrio del piano economico finanziario e la variazione del contenuto della



concessione assentita alla società Venice-Ro Port Mos . Un pretesto secondo Musolino che invita chi allude a presunte irregolarità ad andare in Procura a denunciarle altrimenti si chiamano calunnie e sono anch'esse perseguibili penalmente.



Il presidente dell'AdSP in conclusione ha detto che spera si possa risolvere la situazione in breve tempo ma ha sottolineato che per colpire Musolino si fa perdere tempo e si mette a repentaglio la sopravvivenza economica delle persone che lavorano in porto. Guardando anche al caso di Trieste mi viene da dire che in Italia i porti meglio amministrati sono attualmente i più colpiti con argomenti cavillosi.

The Medi Telegraph

Venezia

Venezia, Comune e Regione votano contro il bilancio del porto. Musolino: "Colpiscono i lavoratori, non me"

Venezia - Le due dichiarazioni di voto contrario all' approvazione del bilancio consuntivo dell' **Autorità** di **sistema** portuale dell' Adriatico settentrionale presentate oggi dai rappresentanti di Regione Veneto e Città Metropolitana di Venezia, Maria Rosa Anna Campitelli e Fabrizio Giri, sono «uguali, copia incolla parola per parola, persino nel font» e «fanno allusioni a presunte fumosità», senza però dare alcuna spiegazione in merito alla decisione . Lo mette bene in evidenza il presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale, Pino Musolino, in una conferenza stampa convocata urgentemente dopo che questa mattina il comitato di gestione dell' **autorità** ha bocciato il bilancio consuntivo 2019, validato da revisori dei conti di ministero delle Infrastrutture e ministero dell' Economia, a causa del voto contrario di Regione e Città Metropolitana. 'Nelle dichiarazioni di voto si legge che non si ritiene utile dettagliare i motivi che portano a espressione di voto non favorevole ', annota ancora Musolino, chiarendo che "l' organismo di gestione ha revisionato il bilancio dando parere favorevole, e che quindi per legge chi vuole esprimere un voto in disaccordo lo deve motivare. Cosa che non è avvenuta, e l' unica spiegazione fornita è stata appunto un riferimento a presunte fumosità". Ma 'i nostri documenti sono tutti pubblicati online, con la massima trasparenza', chiarisce Musolino evidenziando che il comitato di oggi 'è stato convocato lo scorso 18 maggio, convocato via pec il 26 maggio, e tutta la documentazione è stata trasmessa in formato elettronico l' 8 giugno . Da allora non è pervenuta nessuna richiesta di chiarimenti o di informazioni, quindi in un mese la presunta fumosità non si è mai evidenziata'. Insomma, 'faccio fatica a spiegare razionalmente l' irrazionale', afferma Musolino che decide quindi di citare i dati, ovvero un avanzo di parte corrente di 26,2 milioni e un utile di 10,5 milioni. 'Oggi il governatore Zaia ha detto che se un bilancio è buono si vota e se non è buono no se non è buono questo...', punge quindi Musolino all' indirizzo del governatore. Intanto, la prima conseguenza della mancata approvazione di questo bilancio consultivo, continua, è che l' **Autorità** non potrà distribuire alle compagnie dei lavoratori fondi a integrazioni degli stipendi, passaggio consentito dal decreto Rilancia Italia e per il quale lunedì scorso l' ente ha approvato un decreto attuativo, lasciando a terra circa 150 lavoratori. "Primi tra le 16 **Autorità** portuali abbiamo creato le condizioni tecniche per applicare la misura, con l' idea che oggi si approvava il bilancio e si cominciava subito a erogare i fondi ". Perché 'gli avanzi ci sono, ma se non si approva il bilancio consuntivo non si possono usare'. E per lo stesso motivo 'non potremmo utilizzare le risorse sbloccate dal Rilancia Italia per ridurre fino a cancellare i canoni demaniali... noi i fondi ce li avremo per farlo'. E per quanto riguarda l' ipotesi che si tratti di un' operazione per togliere il controllo del porto a Musolino e commissariare l' **Autorità**, 'se tutta questa situazione serve a dare in testa a me... così si colpiscono lavoratori di questo porto', evidenzia Musolino. 'Io tra l' altro tra nove mesi finisco il mio primo mandato, ho fatto tanti lavori prima e ho 42 anni, farò tanti altri lavori dopo'. Certo però che 'così per colpire me si colpiscono i lavoratori. Ad ogni modo, 'ora tutta la documentazione sarà inviata al ministero superiore vigilante per conoscenza e nei prossimi giorni chiederò cos' è successo al sindaco di Venezia e al presidente della Regione'. La replica di Zaia Non c' è alcuna 'guerra contro nessuno, nessuna regia', dietro la bocciatura del bilancio del porto di Venezia: lo assicura il governatore Zaia, escludendo che ci sia un piano per arrivare a sostituire il presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale con l' ex presidente dell' **Autorità** portuale di Trieste,



il veronese Zeno D' Agostino. 'Io D' Agostino non lo conosco, non ci ho mai parlato assieme, mi dicono tutti che è un bravo professionista, punto',



The Medi Telegraph

Venezia

continua Zaia. Ciò detto, 'il bilancio non compete a me, se Campitelli che rappresenta la Regione ha deciso di non dare la sua approvazione spero abbia documentato la scelta. Se i bilanci stanno in piedi si approvano, se non stanno in piedi si bocchiano. Tra l' altro chi vota risponde in proprio della scelta ', e 'Campitelli ha parlato con l' assessore e annunciato il voto contrario, ma non è che ha chiesto se poteva votare contro o meno. Ha votato secondo coscienza e professionalità'.

Duci (Federagenti): "Anche Venezia nella lista dei porti sotto scacco"

'Non è solo un problema di solidarietà personale a un presidente, ma anche un problema operativo serio: già 8 porti su 15 sono entrati nel frullatore di sfiducia o di inchieste giudiziarie, al punto di parlare di vero e proprio conto alla rovescia verso il totale azzeramento in banchina delle

Venezia - 'Andando avanti di questo passo, non vorremmo essere costretti a interrogarci su chi fra i 15 Presidenti dei porti italiani, sedi di **Autorità di Sistema** Portuale, riuscirà a concludere il suo mandato senza essere colpito o affondato, o da 'mozioni di sfiducia' o da provvedimenti giudiziari'. Secondo Gian Enzo Duci, Presidente della Federazione italiana agenti marittimi, la bocciatura del bilancio dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mare Adriatico Settentrionale , ovvero quella che governa il porto di Venezia, con il possibile strascico di un commissariamento del presidente in carica, Pino Musolino, riaccende (a meno di due settimane dalla decapitazione del porto di Trieste), pesanti perplessità sul futuro della portualità italiana e sul rischio di uno scenario in cui a essere premiati potrebbero essere solo i presidenti di porto, che preferiscano assumere con estrema prudenza qualsiasi tipo di scelta proprio per tenersi alla larga dai 'siluri' che con sempre maggiore intensità attraversano le acque portuali'. Lo si legge in una nota diffusa da Federagenti.

'Non è solo un problema di solidarietà personale a un presidente - afferma Duci - ma anche un problema operativo serio: già 8 porti su 15 sono entrati nel frullatore di sfiducia o di inchieste giudiziarie, al punto di parlare di vero e proprio conto alla rovescia verso il totale azzeramento in banchina delle scelte compiute dall' ex ministro dei Trasporti, Graziano Delrio'. 'Nel caso specifico di Venezia - prosegue il presidente di Federagenti - il bilancio sul quale aveva dato parere favorevole a maggioranza l' Organismo di partenariato e quindi le categorie imprenditoriali che in esso sono rappresentate, quindi i Revisori dei conti, è stato bocciato per il voto contrario del Comitato di gestione nel quale sono rappresentate le Istituzioni locali. Una scelta che per legge deve essere motivata dall' emergere di precise inadempienze e violazioni'. 'Di certo - conclude Duci - nel momento in cui i porti dovrebbero imprimere una spinta decisiva al rilancio del **sistema** Paese, incidendo in modo determinante sul **sistema** produttivo, così come sul settore turistico, la nuova ondata di sfiducia non soffia propriamente nelle vele del **sistema** portuale un vento che fa vincere le regate al Paese. E come operatori del settore questo degrado non può non sollevare crescenti preoccupazioni'. 'E proprio per questo non possiamo non interrogarci - afferma Alessandro Santi, presidente di Assagenti Venezia - su cosa accadrà domani: Venezia è un porto che ha bisogno di scelte rapide su temi come la manutenzione dei canali, i dragaggi, l' ingresso delle grandi navi. La discontinuità nella governance potrebbe generare ulteriori criticità per la soluzione di problemi che in alcuni casi timidamente si stavano avviando verso risultati concreti e per altri che potrebbero ora apparire alla stregua di vere e proprie vie senza uscita'.



Venezia Today

Venezia

Bilancio del porto bocciato. Musolino: «Così non colpiscono me, ma l' economia di Venezia»

Nel comitato di gestione i pareri contrari di Campitelli della Regione e di Giri della Città Metropolitana. Pellicani: «Zaia e Brugnaro responsabili del blocco del sistema portuale». Baretta: «Nessuno dei 2 enti ha spiegato i motivi di questo no»

Bocciato il Bilancio dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale**. Il presidente **Pino Musolino** lo ha appreso stamattina, giovedì 18 giugno, e ha convocato una conferenza. Sul fatto si è espresso il governatore del Veneto Luca Zaia nel consueto punto stampa di oggi a Marghera. Infatti, ha dato voto contrario al consuntivo del Porto, nel comitato di gestione, la rappresentante della Regione Veneto, Maria Rosaria Anna Campitelli. «È una professionista che non si fa condizionare, ha deciso secondo coscienza e professionalità - ha detto Zaia -. Non c' è nessuna dietrologia, nessuna guerra contro nessuno. Se i bilanci stanno in piedi si votano, se non stanno in piedi non si votano. C' è un consiglio di amministrazione, i responsabili rispondono».

«Il voto contrario di Regione e Città Metropolitana è un fatto molto grave che rischia di compromettere i benefici del decreto Rilancio per i porti - afferma l' onorevole Pd Nicola Pellicani - mettendo in difficoltà decine di imprese e di lavoratori, colpiti dalla crisi del Covid. Regione e Città Metropolitana devono spiegare alla città una scelta che rischia di avere ricadute per l' economia cittadina. Zaia e Brugnaro con questa scelta si stanno assumendo la responsabilità di bloccare il Porto».

«Il bilancio consuntivo 2019 dell' **Autorità portuale** - spiega Pier Paolo Baretta, sottosegretario all' Economia - presenta un avanzo di amministrazione di oltre 25 milioni di euro ed è già stato approvato dai revisori del conto nominati dal ministero dell' Economia e da quello dei Trasporti. Rende grave e oscura questa decisione che nessuno dei due Enti ha spieghi i motivi di questo no».

Oltre al voto di Campitelli l' altro contrario è stato dato dal rappresentante della Città metropolitana Fabrizio Giri, che l' anno scorso si astenne. «Così non colpite me - il commento di **Musolino** - ma l' economia del territorio, impedendo al porto di sostenere le compagnie dei lavoratori portuali che hanno bisogno di liquidità, vista il forte calo del volume dei traffici in emergenza Covid. Bloccando il rendiconto si fermano tutti i processi, anche quelli previsti dall' articolo 199 del decreto Rilancio, che prescrive il supporto ai profili salariali dei lavoratori a integrazione delle paghe (60 euro al giorno per mancata chiamata che il porto potrebbe corrispondere subito, se non fosse stato bocciato il bilancio)».

A fine aprile del 2019 accadde che il bilancio dell' **Autorità di sistema portuale**, con il voto favorevole del presidente **Musolino**, passò solo in un secondo momento. Si astenne Giri (che si trovava all' estero) ed era assente Campitelli. «Il voto espresso dalla Città metropolitana rappresenta anche il sindaco di Chioggia, che non andrebbe contro i lavoratori portuali», spiega **Musolino**, convinto della buona fede della Regione. «Sono in ballo 1269 imprese, 21 mila lavoratori tra Venezia e Chioggia - dice. Siamo in grado di cancellare le concessioni demaniali, per andare incontro agli operatori, e l' avanzo disponibile ha raggiunto i 25 milioni all' anno, negli ultimi 3 anni, e oltre 10 milioni e mezzo di utile. Con un team di 121 persone abbiamo lavorato - aggiunge **Musolino** - al massimo delle possibilità, i risultati ci sono tutti». Il comitato, che ha votato contro è stato convocato il 18 maggio, con pec del 26 maggio, e le informazioni richieste sono state inviate l' 8 giugno, secondo il presidente del Porto. «Non mi sono mai state domandate precisazioni, allora su quale base, mi chiedo, questa valutazione di presunta "famosità"? È stato fatto un

VENEZIA TODAY Cronaca

Bilancio del porto bocciato. Musolino: «Così non colpiscono me, ma l'economia di Venezia»

Nel comitato di gestione i pareri contrari di Campitelli della Regione e di Giri della Città Metropolitana. Pellicani: «Zaia e Brugnaro responsabili del blocco del sistema portuale». Baretta: «Nessuno dei 2 enti ha spiegato i motivi di questo no»

La politica

«Il voto contrario di Regione e Città Metropolitana è un fatto molto grave che rischia di compromettere i benefici del decreto Bilancio per i porti - afferma l'onorevole Pd Nicola Pellicani - mettendo in difficoltà decine di imprese e di lavoratori, colpiti dalla crisi del Covid. Regione e Città Metropolitana devono spiegare alla città una scelta che rischia di avere ricadute per l'economia cittadina. Zaia e Brugnaro con questa scelta si stanno assumendo la responsabilità di bloccare il Porto».

«Il bilancio consuntivo 2019 dell'Autorità portuale - spiega Pier Paolo Baretta, sottosegretario all'Economia - presenta un avanzo di amministrazione di oltre 25 milioni di euro ed è già stato approvato dai revisori del conto nominati dal ministero dell'Economia e da quello dei Trasporti. Rende grave e oscura questa decisione che nessuno dei due enti ha spiegato i motivi di questo no».

copia e incolla delle dichiarazione di voto». **Musolino** esclude che sull' accaduto possa aver avuto una qualche influenza la variazione di bilancio, 9 milioni, per la continuità di Venice-Ro Port, approvata il 20 gennaio scorso dall' **Autorità**



Venezia Today

Venezia

di **sistema portuale**. Servì al riequilibrio del piano economico-finanziario e alla continuità della concessione alla società privata Venice-Ro Port Mos, che opera nel terminal di Fusina, le cui finanze risultavano in grave dissesto dal 2018. Il voto negativo, per **Musolino**, «va contro l' interesse pubblico, lo sviluppo dei traffici e infrastrutturale di Venezia. E le critiche, che in questo caso alludono pure a irregolarità che possono tradursi in reati, sono da evitare - afferma - come i messaggi ambigui. Se questo serve a farmi fuori, sappiate che sono fungibile, ma si colpiscono gli addetti del Porto. Siamo - conclude - organismi nominati dalla politica, confermati dalle Regioni e votati dalle commissioni dei Trasporti di Camera e Senato; nasciamo dalla politica, ma siamo tecnici. Spero di poter apprendere che si è trattato di un mero errore di comunicazione tra gli enti locali e i loro rappresentanti». Giri e Campitelli avrebbero detto di non aver trovato nel bilancio il residuo. «Un ammontare che non deve essere lì, per questo motivo non è individuabile - dice **Musolino** - Prima della approvazione c' è un accertamento del residuo che compare in forma di elenco, e che abbiamo sottoposto all' attenzione. Ma non è stato oggetto di discussione. Resta incomprensibile - afferma **Musolino** - che mentre residuo e consuntivo abbiano avuto parere contrario, la relazione annuale si stata approvata anche dalla capitaneria di porto». L' anno scorso si dovette convocare un' ulteriore comitato per uscire dall' impasse. «Sono pronto a rimanere a lavorare per il mio territorio - afferma il presidente - Ho messo impegno e una credibilità di 35 milioni di euro di investimenti e progetti europei, riducendo l' esposizione debitoria. Ho passato l' ispezione della Corte dei Conti, l' ispezione ministeriale, tutte le filiere dei controlli. Anni fa anche l' ispezione dell' Anac. Ho fatto investimenti e ci sarei riuscito in ogni caso, anche realizzando gli escavi».

Nuova grana per il Mose: una ditta ammessa al concordato preventivo

VENEZIA Anche quando le cose sembravano filare per il verso giusto, c'è sempre una tegola che si stacca dal tetto. Dopo il primo test di innalzamento contemporaneo delle 18 paratie di Chioggia e delle 19 di Malamocco del 31 maggio scorso e quello, ancora più atteso fissato per il 30 giugno con la prova generale che chiuderà tutte e tre le bocche di porto isolando la laguna dal mare, pareva che per il Mose la strada fosse ormai spianata verso il completamento delle opere senza ulteriori intoppi. E, invece, ancora una volta si dovrà fare i conti con nuovi problemi: stavolta quelli di un'impresa - un'impresa storica come la cooperativa di costruzioni Clea di Campolongo Maggiore (Venezia) - impegnata nelle opere ma ammessa al concordato preventivo per una crisi di liquidità che l'ha messa in ginocchio. Una crisi dovuta anche ai mancati pagamenti dei lavori effettuati per conto del Consorzio Kostruttiva, di cui fa parte. BANDIERA BIANCA Fondata nel 1959, Clea è cresciuta (con un balzo clamoroso negli anni d'oro del conterraneo Lino Brentan) fino a diventare la quinta tra le cooperative del settore costruzioni e la quarantottesima tra tutte le imprese del comparto, con qualcosa come 150 dipendenti ed un fatturato 2016 vicino ai 70 milioni di euro. L'1 giugno è però arrivata la richiesta di concordato preventivo, accoltane i giorni scorsi dalla sezione fallimentare del Tribunale di Venezia, facendo scattare i termini per la presentazione del piano per la ristrutturazione aziendale e finanziaria. Ma, tra le richieste al Tribunale presentate dalla cooperativa, c'è anche la sospensione dei contratti con Kostruttiva (affidataria dell'appalto dal Consorzio Venezia Nuova, che gestisce il Mose), tra cui i lavori in tutta una serie di cantieri alle bocche di porto. Se, allo stato attuale, non sono stati ancora presentati i conti del buco di Clea, a pesare come macigni sui conti della cooperativa di Campolongo c'è sicuramente la vicenda della rescissione dell'appalto da 140 milioni di euro per l'ospedale di Cattinara a Trieste (un anno fa, con Clea che era capofila con il cantiere già aperto), ma anche i mancati pagamenti di Kostruttiva. Ci sono oltre 13 milioni di euro di lavori pagati solo sulla carta, con il cash che dovrebbe arrivare l'anno prossimo. Troppo tardi per resistere. STOPPAI LAVORI Clea è tra i maggiori soci di Kostruttiva che, a sua volta, era passata attraverso il concordato in continuità negli anni scorsi. «Non è Kostruttiva la causa principale dei problemi economici di Clea - sostiene Devis Rizzo, presidente del consorzio Kostruttiva -, non sono questi debiti ad aver dato il colpo finale a questa cooperativa. E proprio Kostruttiva è la dimostrazione che i concordati possono avere anche esito positivo, uscendo da situazioni di evidente difficoltà». Di fatto, l'anno scorso Clea aveva ottenuto un maxi-prestito a medio termine per sostenere il suo già precario equilibrio finanziario appesantito - come spiegavano da Coopfond, il fondo mutualistico di Legacoop - dal concordato preventivo in continuità di Kostruttiva. L'emergenza Covid e la contrazione degli appalti hanno fatto il resto, e i cantieri che ora rischiano di fermarsi sono anche a Verona (filobus), tangenziale ovest di Vicenza, Peplemover tra aeroporto e stazione di Bologna, basi Usa, depuratori e opere stradali in mezza Italia e altro ancora. Oltre al Mose, anche se Rizzo di Kostruttiva precisa: «Aspettiamo quanto verrà deciso dal tribunale il 9 luglio prossimo rispetto alle richieste di sospensione o scioglimento dei contratti. Per quanto ci riguarda non ci saranno problemi per il completamento delle opere affidate a Kostruttiva che potrà indicare anche altri suoi consorziati. In ogni caso, le lavorazioni di cui siamo affidatari sono minimamente legate alla messa in funzione delle paratie, che sono invece in capo ad altre imprese impiantistiche. Noi ci occupiamo delle opere complementari». Certo, ma c'è chi sintetizza che ormai Clea ha bisogno di essere pagata per lavorare. E che adesso batterà cassa proprio nei confronti





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La cerimonia per il sollevamento contemporaneo delle 78 paratoie Fiengo: «Ma se non arrivano i soldi dovremo tagliare lavori e stipendi»

Mose, test il 10 luglio Criticità e incognite sulle conche di Chioggia e di Malamocco

grandi opere Alberto VitucciPiù che una prova, pur se per la prima volta sincronizzata, quella del 10 luglio somiglia tanto a una inaugurazione ufficiale. Cerimonia voluta dal commissario Spitz alla presenza del ministro delle Infrastrutture, per dire al Paese che la grande opera è finalmente pronta. Ma è davvero così? Fra le tante criticità ancora irrisolte del Mose spiccano le conche di navigazione. Quella di Malamocco, costata 330 milioni e subito danneggiata dal primo maltempo, è inutilizzabile dal 2015. Mancano le porte, e dunque in caso di acqua alta, anche con le barriere sollevate la marea potrebbe entrare dai varchi. In ogni caso la conca di Malamocco, riparata con altri 45 milioni di euro, non è utilizzabile dalle navi di ultima generazione. Troppo piccola. Incompiuta anche l'altra conca, quella di Chioggia. Questa ha dimensioni più ridotte, dovrebbe servire come **porto**-rifugio per ospitare i pescherecci durante la chiusura delle barriere del Mose. Ma anche in questo caso mancano le porte, sostituite oggi con palancole di ferro. Dunque, a Mose chiuso, i pescherecci non potrebbero trovare rifugio. Ma si va avanti. Anche dopo la scoperta che a Treporti, la barriera più "antica", messa in fondo alla laguna nel 2013, sette anni fa, e anche allora inaugurata in pompa magna con i più alti vertici del ministero, perde vernice. Lo stato delle dighe è precario e bisognoso di manutenzione, i cui costi sono stati sottostimati in fase di progetto. Per tenere efficiente e pulito il Mose serviranno almeno 100 milioni di euro ogni anno. Ci sono poi da sostituire valvole, parti di cerniere, alette danneggiate sul fondo. Un grande lavoro appena all'inizio. E i soldi arrivano a rilento. Ieri il commissario Giuseppe Fiengo ha annunciato la riduzione dei compensi, il taglio della 14esima ai dipendenti. E il blocco dei pagamenti alle imprese, anche a quelle che hanno vinto le ultime gare. Il 10 luglio dovrebbe essere la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli a premere il bottone. Le 78 paratoie, distribuite nei quattro varchi alle bocche di **porto** di Lido, Malamocco e Chioggia, si dovrebbero sollevare contemporaneamente. Grazie anche al ponte radio dell'Esercito. Un test importante. Ma non certo la conclusione dei lavori di un'opera non ancora collaudata. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



San Marco, diffida sul garage «A rischio l' acqua cittadina»

Niente perizia sulla cisterna Veritas. Sono 450 i posti in più, 20 al Comune

Monica Zicchiero

VENEZIA Ampliamento del garage San Marco a piazzale Roma, si teme per l' approvvigionamento idrico di Venezia. Le commissioni consiliari Urbanistica e Cultura chiedono un approfondimento sulla torre piezometrica e, soprattutto, sulla cisterna dell' acqua interrata, struttura ottocentesca che è alle spalle dell' autorimessa e che nelle foto satellitari somiglia ad uno spiazzo erboso. Per realizzare la nuova ala di dieci piani in aderenza allo stabile esistente e aumentare la capacità di 450 posti auto, bisogna abbattere la dismessa torre dell' acquedotto, operazione possibile perché nel 2014 la direzione regionale dei Beni Culturali ha tolto il vincolo. Si disse, infatti, che era pericolante. Così la presidente Lorenza Lavini (Fi) ha chiesto alla direzione Urbanistica di acquisire la perizia. Ma la questione più spinosa riguarda la cisterna e a sollevarla è stato Renzo Scarpa (Misto): «Diffido il Comune dal procedere con l' approvazione - ha tuonato - Non si può mettere a rischio l' approvvigionamento idrico di Venezia a causa di un garage». La vasca di accumulo contiene infatti l' acqua che sgorga dai rubinetti della città storica, è un manufatto del 1884 che è lesionato alla base e il timore è che i lavori di scavo per la realizzazione delle fondazioni della nuova ala a sette metri di distanza, ne compromettano la stabilità. Che possa accadere o meno non si sa: non c' è una perizia sulla cisterna, ha spiegato il dirigente dell' urbanistica Vincenzo De Nitto, sottolineando: «Gli aspetti sulla stabilità non competono al consiglio Comunale». «Come dire che la mano destra non deve sapere quello che fa la mano sinistra - ribatte Scarpa - Un progetto che avanza a suon di forzature per superare i pareri contrari, i vincoli e, adesso, anche i pericoli per l' intera città». Il pericolo di restare senz' acqua. Che le condutture dell' acquedotto vadano ammodernate, si sa. Tanto che, ricorda l' assessore all' Urbanistica Massimiliano De Martin, la convenzione tra Comune e Porto per la realizzazione del garage alla Marittima prevedeva anche che l' Autorità si facesse carico dell' ammodernamento di una porzione della linea dell' acquedotto che alimenta il centro storico, con un costo stimato di 3,5 milioni di euro. «Avremmo avuto 250 posti auto per i residenti, altri 500 ad abbonamento agevolato e una nuova condotta. Impegno che però è stato disatteso da chi è succeduto a Paolo Costa». Il presidente **Pino Musolino** (designato dal Pd) ha infatti dichiarato che il garage non era strategico per le attività portuali e il cantiere non è mai iniziato. Il nuovo San Marco darà al Comune 20 posti auto, 39 al Tribunale e 42 a Veritas, proprietaria della cisterna.



LAVINIA PIU' BELLA SU L'AVANZATA
Riproduzione su licenza Ars Promo

La testimonianza

L' inferno alla guida del camion 'In corsia unica incubo incidenti e centinaia di ore perse'

di Valentina Evelli «Tutte le volte che attraverso il tratto tra **Genova** Aeroporto e Pra' mi faccio il segno della croce sperando che non succeda nulla». Andrea Gugliemino, 49 anni, guida il suo camion da quasi un quarto di secolo. Trasporta container al **porto** e tutti i giorni attraversa il nodo genovese. « Ormai è diventato il viaggio della disperazione, è impossibile fare previsioni sui tempi di consegna - racconta - Prima si riusciva a fare un programma quotidiano, ormai viene aggiornato quasi ogni ora in base alle chiusure dei caselli, gli incidenti e le code senza fine ». Ieri ennesima giornata di passione sulle autostrade liguri con un tamponamento proprio di quattro mezzi pesanti sulla A10 fra Arenzano e Voltri che ha mandato in tilt il traffico già dalle prime ore del mattino. «Stavo rientrando dalla Svizzera e almeno quello me lo sono scansato, sono rientrato a **Genova** dalla A7 - continua Andrea - Ma lunedì scorso sono partito da Vado direzione Tortona. Per fare 120 chilometri ho impiegato più di tre ore quando solitamente serve la metà del tempo. È impossibile riuscire a calcolare le ore di lavoro perse solo nell' ultimo mese». Un viaggio della speranza tra cantieri, restringimenti e cambi di carreggiata. «Il tratto più critico è quello tra **Genova** Aeroporto e **Genova** Prà - spiega il camionista - Chi viaggia in macchina non se ne rende conto ma quando ci si ritrova in una sola carreggiata con il doppio senso di marcia, ci saranno 10 centimetri da uno specchietto all' altro con le moto che spesso cercano di sorpassarmi. Senza dimenticare che in quel punto vi era divieto di sorpasso per i mezzi pesanti anche perché le volte delle gallerie sono basse e ora, invece, transitiamo tranquillamente con il doppio senso. Per i tir è pericolosissimo». E nelle lunghe code per entrare e uscire da **Genova** impossibile non notare le file di camion. Numeri che comunque sono ben al di sotto del periodo pre - Covid: solo nel **porto** di **Genova** prima di marzo transitavano circa 4mila tir al giorno. Oggi, con la fine del lockdown e i problemi quotidiani in autostrada sono scesi a 2.800. « Una riduzione del traffico importante, circa il 30% in meno - spiega Marco Gallo, coordinatore regionale Filt Cgil Liguria - A cui si aggiunge anche la netta riduzione di fatturato per aziende che ogni giorno riuscivano a fare un doppio viaggio tra **Genova** e Milano e ora con la situazione infrastrutturale al collasso si è ridotto a uno. Un trasporto che vale dai 340 a 400 euro a viaggio persi, che pesano fortemente su imprese già in crisi». E per gli autotrasportatori non è solo una questione di costi. Anche la qualità del lavoro è fortemente peggiorata. « Immaginate cosa voglia dire essere abituati a viaggiare in un' autostrada a tre corsie con margini di manovra e ritrovarsi di punto in bianco solo su una - conclude Andrea Gugliemino - Richiede un' attenzione costante, gli incidenti di questi giorni sono la dimostrazione di quanto basti pochissimo per trovarsi coinvolti in un tamponamento. E il lavoro è diventato molto più stressante. Dovremmo fermarci tutti per far capire quello che sta succedendo. Fuori dalla Liguria non si ha ben chiara la situazione ma senza collegamenti sicuri ed efficienti, in un momento come questo, rischiamo di finire tutti a gambe all' aria». © RIPRODUZIONE RISERVATA



L' Osservatorio

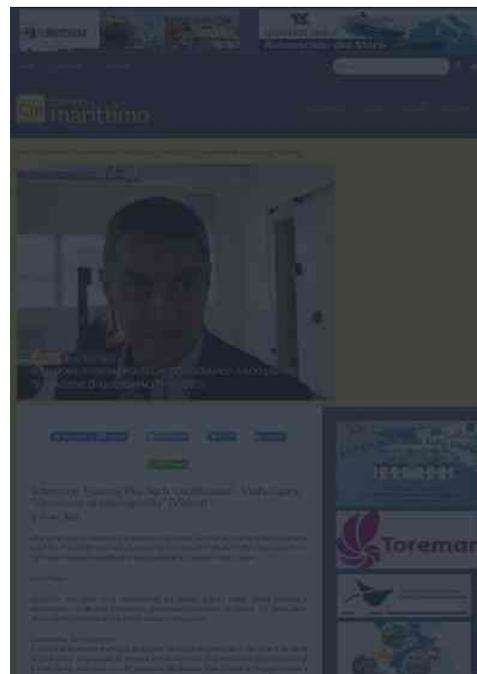
Non c' è riconoscenza verso il porto

di Aldo Lampani | Il virus delle sanzioni è sempre vivo. La sorta di guerra fredda tra il Celeste Impero e Washington continua ad essere uno sfoggio di muscoli, ma soprattutto una corsa a mantenere o conquistare mercati o imporre tecnologia. Quindi, per quanto riguarda la Via della Seta, tutto rimandato. Visto dalle banchine è più drammatico per Trieste che per **Genova**. Che al suo **porto** deve attaccarsi ogni giorno di più. Già il **Porto**, l' entità meno nominata in questo periodo di pandemia. In realtà l' unica struttura economica che disponga di elasticità operativa per poter in ogni tempo sostenere l' economia cittadina. Giustissimo guardare al commercio, all' industria, all' edilizia. Sacrosanto pensare a rafforzare il sistema sanitario. Ma il **porto**? Per troppi lo scalo è solo un insieme di costruzioni sul fronte del mare. Sul **porto**, oggi, manca anche l' informazione. Forse si parla troppo da addetti ai lavori di manovre politico economiche e troppo poco di cosa potrebbe essere il **porto** per la città e la sua gente? Forse sì. Il **porto** è uno sconosciuto in casa propria. Altrove non è così. Il comprensorio di Anversa produce da solo il 19% del Pil belga. Troppo per far sì che non si debba sostenerne ad ogni costo la posizione economica, quella portuale in primis. E la popolazione lo sa, e partecipa alla ventura del proprio scalo. A **Genova** la città e il **porto** hanno sofferto duramente la crisi. Per quasi un decennio le banchine avevano registrato una crescita tra il 10 ed il 20% annuo. Poi, nel 2008 si sono quasi fermate. Il calo nei volumi di traffico nel 2009 è stato prossimo al 16%, e solo ora ci si sta riprendendo sui livelli finanziari precrisi. Dopo grandi investimenti, anche e soprattutto pubblici. Anche **Genova** ha investito. Soprattutto con i soldi privati. Lo si legge nello studio "Impatto economico sociale del **porto** di **Genova**", due dati spiccano chiari: il primo è che la filiera portuale attiva complessivamente in Liguria 10,9 miliardi di euro di produzione, 4,6 miliardi di valore aggiunto ed impiega 54mila unità lavoro. Il secondo recita che "la filiera portuale pesa il 10,8% del valore aggiunto della Liguria e l' 8,3% per l' occupazione". Un centro insostituibile, dunque, per il tessuto del territorio e non solo. Un polo su cui investire. Cosa che avviene. E fino a tutto questo 2020 gli investimenti dei portafogli privati continuano a dar linfa alle banchine. E gli investimenti pubblici? Arrivano, ma non hanno alcun impatto strutturale e decisivo. Senza memoria storica non si va da nessuna parte. **Genova** in realtà è sempre stata un **porto**, e negli anni d' oro sostanzialmente solo quello. Ma non uno approdo qualsiasi. Uno scalo di merci e cultura del commercio. Punto di riferimento "unico" in materia per il Mediterraneo, dove già nel passato remoto erano presenti tutti i migliori servizi conosciuti e dove si inventavano (la banca moderna, la lettera di credito, il finanziamento della città con debito pubblico) quelli che si immaginava potessero servire per sostenerne la potenza. Uno scalo aperto, non solo alle merci. **Genova**, con l' oriente, ha sempre avuto contatti importanti. Mai subalterni, raramente di forza, sempre di scambio a tutto tondo. Ed oggi la Ex Superba (allora lo era per davvero) guarda di nuovo ad oriente. Certo la Cina si è proposta e l' Italia ha raccolto l' invito. Ha proposto (intelligentemente) anche **Genova** come punto di approdo. Ma che **Genova** troveranno i cinesi e come verranno accolti? Oggi attorno al proprio **porto** i genovesi mostrano scollamento ed un po' di disaffezione. Un po' come accade per il Parlamento e la politica. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Schenone: Fusione Psa-Sech "confidiamo" - Vado Ligure "situazione di overcapacity" (Video)

18 Jun, 2020 Interviene Giulio Schenone, amministratore delegato Terminal Sech di Genova sulla fusione con PSA - La crisi del coronavirus porta al Sech un calo del 15% dei traffici, situazione che va radicarsi in una overcapacity di **sistema** portuale tra Genova e Vado Ligure. Lucia Nappi GENOVA- Alla base c'è il cambiamento del mondo e della realtà, quella portuale e terminalistica, in 36 anni di evoluzioni globali e una normativa la l.84/94 che, forse, sotto alcuni aspetti potrebbe anche essere messa in discussione. Fusione Psa -Sech a Genova E' il caso della fusione tra Psa di Singapore, colosso della portualità e non solo, e dei fondi anglo francesi, Infracapital ed Infravia, che nel terminal Sech di Genova (Gip) banchina di Calata Sanità, sono soci, ma che guardano alla fusione dove il socio di Singapore vada a rafforzare finanziariamente la nuova società attraverso un nuovo rapporto di maggioranza. Concetto che visto alla luce dell' attuale crisi globale, innescata dal virus, assume maggiore importanza: ' In generale piccolo è bello non esiste più- spiega Roberto Ferrari direttore generale di Sech - in Italia di solito le imprese sono sottocapitalizzate e per superare questi momenti ci vogliono le spalle larghe perchè bisogna resistere anche da un punto di vista finanziario ed essere in grandi, e in gruppi in questo ,momento aiuta' - Tanto più che il matrimonio tra le due banchine porterebbe in dote un traffico stimabile di quasi 2 milioni di container . La flessione dei volumi L' ondata del virus ha prodotto al Sech " una flessione del 15% de i volumi rispetto al 2019 " - lo sottolinea Giulio Schenone amministratore delegato di Gip, società terminalistica del Sech: 'A ndiamo passo dopo passo anche perchè le condizioni di mercato e dell' economia globale non sono delle più floride". Il parere dell' Avvocatura di Stato. Comunque per tornare alla fusione tra i terminal Psa e Sech, i due principali terminal container del porto, l' operazione è stata messa in stand by dall' applicazione della legge 84/94, che vieta una doppia concessione in un porto., tale che l' **Autorità di Sistema** si è rivolta all' Avvocatura di Stato per un parere. Argomento sul quale i vertici del Sech mantengono il riserbo; ' Abbiamo letto anche noi sul giornale questa notizia"- dice Schenone (VIDEO)- " Sappiamo che sono arrivati dei pareri che l' **Autorità** portuale attendeva, che sono al vaglio dell' **Autorità** portuale stessa"- " Confidiamo che questi pareri possano essere messi all' attenzione del prossimo Comitato di gestione ed essere finalmente risolti". E se volessimo leggere tra le righe, si potrebbe intravedere nell' affermazione un certo ottimismo , ma questa rimane un' opinione, al momento. Le stesse dichiarazioni di "massima" erano venute dal direttore del terminal ' In questo momento siamo spettatori, aspettiamo da loro delle risposte ', C' è chi vede il matrimonio tra le due banchine come una forzatura, una distorsione della concorrenza, tra questi Gianluigi Aponte che ha diretti interessi proprio di fianco a Calata Sanità, il gruppo MSC uscito dalla società con i fondi anglo francesi di Gip, ha spostato i propri interessi su Calata Bettolo, banchina di prossimo avvio. Il Terminal Sech dagli inizi ad oggi, nelle parole dell' a.d. della società e fondatore , Giulio Schenone (VAI ALLA VIDEO INTERVISTA) Il percorso del cambiamento del Terminal é raccontato dallo stesso Schenone - fondatore del Sech insieme a Luigi Negri e alle famiglie genovesi Magillo e Cerruti. Nel '94, anno di rilascio della concessione, i fenomeni del gigantismo navale, con la conseguente necessità di adeguamento delle infrastrutture, era difficile da prevedere : " Alla banchina di Calata Sanità attraccavano due navi, oggi ne attracca una, siamo diventati mono banchina " - Nell' ambito di una previsione di medio e breve termine, come era quella degli inizi, era anche inimmaginabile il consolidamento delle compagnie di



navigazione: "Oggi abbiamo tre clienti che sono tre alleanze, dieci armatori, che formano un oligopolio ". L' affondo su Vado Ligure E in virtù di questo



Corriere Marittimo

Genova, Voltri

oligopolio gli armatori determinano lo spostamento dei traffici tra i porti, anche all' interno dello stesso **sistema** portuale . Argomento spinoso al quale Schenone non si sottrae, anzi prende la palla al balzo per tirare un affondo su Vado Ligure (società composta da APM Terminals 50,1% con i cinesi di Cosco 40%) . "Ci sono stati recentemente questi spostamenti di traffico a discapito di traffico che era radicato su Genova da diversi anni. Se passano troppi anni dall' idea di un concepimento, quale era stata la piattaforma di Vado ligure , le condizioni di mercato cambiano, per cui quando l' infrastruttura è realizzata a volte è obsoleta, a volte non serve più perchè il mercato non c' è più ". In questo caso? Interviene la domanda del cronista: " La piattaforma fu concepita nel 2007, prima della crisi del 2008, i traffici dei contenitori erano a doppia cifra e si immaginava che Genova avrebbe avuto problemi di spazio, cosa che invece oggi non ha, ma nemmeno un anno fa. Quando Vado è entrato in funzione ha aumentato la capacità era già una situazione di overcapacity ed è andata a radicare questa situazione".

Genova Sech: Più veloci i controlli dei prodotti di origine animale con il nuovo PIF - (Foto - Video)

18 Jun, 2020 Inaugurazione nel **porto** di **Genova**, sulle banchine del Sech, della nuova struttura adibita a PIF Posto di Ispezione Frontaliera - Quattro anni per realizzarla, di cui tre per ottenerne i permessi, renderà più veloci le operazioni per il controllo dei prodotti di origine animale, in importazione da Paesi terzi . Lucia Nappi **GENOVA** - Il nuovo Posto di Ispezione Frontaliera (PIF) del **porto** di **Genova**, che si trova sulle banchine di Calata Sanita - Terminal Sech , è stato inaugurato con una cerimonia abbastanza ristretta a cui erano presenti, tutti rigorosamente con la mascherina, gli addetti ai lavori, il management della società, gli enti coinvolti Dogana, Ministero della Salute, AdSP ed il sacerdote che ha dato la benedizione. Cosa è il Posto di Ispezione Frontaliera Si tratta dell' ufficio periferico del Ministero della Salute , autorizzati dalla Commissione Europea, " adibita al controllo dei prodotti di origine animale , in importazione da Paesi terzi e destinati al mercato comunitario , che arrivano al **porto** di **Genova** " Lo spiega Gabriele De Santis, direttore generale UVAC (Uffici Veterinari per gli Adempimenti Comunitari) - Pif di **Genova** (VAI ALLA VIDEO INTERVISTA) "La struttura risponde alla

normativa comunitaria che fa capo ad un Regolamento Comunitari che istituisce questi Posti di controllo frontaliere che devono avere dei requisiti minimi e, la società che ha costruita questa struttura, gli ha ovviamente rispettati". Opereranno all' interno della struttura: tecnici della prevenzione, assistenti tecnici, e dirigenti veterinari, ovvero coloro che svolgono il controllo delle merci, un' attività svolta in sinergia tra il ministero della Salute, la Dogana e gli operatori portuali. Dal punto di vista delle operazioni di trasferimento della merce all' interno del **porto** la struttura " sarà in grado di rendere più veloci le operazioni perchè potranno essere operati contemporaneamente più contenitori - lo ha spiegato il direttore generale del terminal Sech, Roberto Ferrari, (VAI AL VIDEO) i . In grado di gestire operazioni di controllo su circa 50 contenitori al giorno ed è al servizio non solo del terminal su cui si trova ma anche delle banchine limitrofe, a partire da quella di Calata Bettolo dove arriveranno le navi di MSC e che a breve dovrebbe partire. Inoltre la struttura sarà al servizio di tutti gli operatori del **porto** di **Genova**, anche per controlli su merci non containerizzate, come quelle su trailer. In tutto si tratta di un' area di 1000 mq, su due zone completamente separate, per i controlli sui prodotti destinati al consumo umano e quelli dirette non al consumo umano.. La struttura è dotata di sei rampe per l' apertura dei contenitori e tre celle a temperatura controllata, a -20 °C, -2 °C e a temperatura ambiente, oltre ai laboratori per le analisi sui prodotti, oltre a uffici e spazi di servizio. Quattro anni per realizzarla: "Ci sono voluti quattro anni: tre di burocrazia e uno per realizzarl a- continua i l direttore del terminal, -- " Perchè ha seguito la burocrazia del **porto**, oltre a tutta la burocrazia poi costruire la struttura: ci sono voluti i permessi della Regione una serie di permessi per esempio di impatto ambientale". L' inaugurazione rappresenta un tassello significativo nel grande quadro di iniziative messe in atto dall' AdSP insieme alle imprese e agli altri soggetti pubblici del cluster portuale, per la costruzione di un **porto** intelligente ed efficiente, in grado di rafforzare il suo ruolo a servizio dell' Italia e dell' Europa nei nuovi complessi scenari dell' economia globale.



Il Nautilus

Genova, Voltri

Porto di Genova: Nuovo PIF al Terminal SECH

Il **porto** di **Genova** ha a disposizione il nuovo Posto di Ispezione Frontaliera (PIF), realizzato dal terminal SECH con proprio investimento, sulle aree a margine del piazzale contenitori. I PIF sono uffici periferici del Ministero della Salute, autorizzati dalla Commissione Europea, per i controlli veterinari su animali e prodotti di origine animale, provenienti da Paesi terzi e destinati al mercato comunitario. Il nuovo edificio del PIF, che copre un' area di 1000 mq, è strutturato in due zone completamente separate, per i controlli sui prodotti destinati al consumo umano e non. La struttura è dotata di sei rampe per l' apertura dei contenitori e tre celle a temperatura controllata, a -20 °C, -2 °C e a temperatura ambiente, oltre ai laboratori per le analisi sui prodotti, oltre a uffici e spazi di servizio. Lo standard di eccellenza dell' impianto messo a disposizione dei funzionari del Ministero, consentirà di facilitare il lavoro e di velocizzare le operazioni di controllo, a tutela degli interessi degli operatori della filiera e dei consumatori. La struttura è in grado di gestire operazioni di controllo su circa 50 contenitori al giorno ed è al servizio di tutti gli operatori del **porto** di **Genova**, anche per controlli su merci non containerizzate, come quelle su trailer. L' inaugurazione di oggi rappresenta un tassello significativo nel grande quadro di iniziative messe in atto dall' AdSP insieme alle imprese e agli altri soggetti pubblici del cluster portuale, per la costruzione di un **porto** intelligente ed efficiente, in grado di rafforzare il suo ruolo a servizio dell' Italia e dell' Europa nei nuovi complessi scenari dell' economia globale.



Posto di ispezione frontiera al terminal Sech

Realizzato dal terminalista con proprio investimento a margine del piazzale contenitori

Redazione

GENOVA Il porto di Genova ha a disposizione il nuovo Posto di Ispezione Frontiera (Pif), realizzato dal terminal Sech con proprio investimento, sulle aree a margine del piazzale contenitori. I Pif sono uffici periferici del Ministero della Salute, autorizzati dalla Commissione europea, per i controlli veterinari su animali e prodotti di origine animale, provenienti da Paesi terzi e destinati al mercato comunitario. Il nuovo edificio del Posto di Ispezione Frontiera, inaugurato ieri, copre un'area di mille metri quadrati ed è strutturato in due zone completamente separate, per i controlli sui prodotti destinati al consumo umano e non. La struttura è dotata di sei rampe per l'apertura dei contenitori e tre celle a temperatura controllata, a -20 °C, -2 °C e a temperatura ambiente, oltre ai laboratori per le analisi sui prodotti, oltre a uffici e spazi di servizio. Lo standard di eccellenza dell'impianto messo a disposizione dei funzionari del Ministero, consentirà di facilitare il lavoro e di velocizzare le operazioni di controllo, a tutela degli interessi degli operatori della filiera e dei consumatori. La struttura è in grado di gestire operazioni di controllo su circa 50 contenitori al giorno ed è al servizio di tutti gli operatori del porto di Genova, anche per controlli su merci non containerizzate, come quelle su trailer. L'inaugurazione di ieri rappresenta un tassello significativo nel grande quadro di iniziative messe in atto dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale insieme alle imprese e agli altri soggetti pubblici del cluster portuale, per la costruzione di un porto intelligente ed efficiente, in grado di rafforzare il suo ruolo a servizio dell'Italia e dell'Europa nei nuovi complessi scenari dell'economia globale.



CIRCLE: Connecting EU lancia i nuovi servizi "EU Branding" pensati per potenziare il business dei propri partner e clienti

(FERPRESS) - Roma, 18 GIU - Circle S.p.A. ("Circle"), società a capo dell'omonimo Gruppo specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia, organizzato e gestito da Borsa Italiana, lancia, attraverso la Business Unit Connecting EU, i nuovi servizi della linea di business "EU Branding". I nuovi servizi offerti includono la promozione attraverso gli strumenti di comunicazione digitali e i social network, l'ideazione e l'organizzazione di eventi fisici e virtuali, nonché il business matching, il tutto con l'obiettivo di rafforzare le relazioni e il posizionamento a livello europeo di aziende private e organizzazioni pubbliche (come le associazioni) attive nei settori portuale, dei trasporti e della logistica. Lavorando fianco a fianco con lo staff Project Anticipation di Connecting EU, il team EU Branding supporta i clienti nel raggiungimento dei loro obiettivi e nell'incontro con nuove opportunità commerciali, potendo contare su una profonda conoscenza dell'industria dei trasporti e su di un network consolidato in tutta Europa. "Il nostro lavoro consiste nel costruire un

vero e proprio network internazionale attorno alle idee dei nostri clienti e nel creare, all'interno della comunità portuale e marittima europea, consenso sulle loro best practice, assicurando visibilità e facilitando il raggiungimento dei propri pubblici per valorizzare prodotti e/o servizi" ha spiegato Alexio Picco, Managing Director del Gruppo Circle. Tale filosofia, unita alle competenze distintive nel lavoro interdisciplinare che fa convergere policy makers, imprese, mondo accademico e terze parti, ha permesso al team di Connecting EU di costruire un track record di successi in processi crossfunctional, creando e gestendo con efficacia consorzi internazionali su larga scala e contribuendo in maniera determinante allo sviluppo del business dei propri clienti sia in ambito pubblico sia privato attraverso l'utilizzo di finanziamenti nazionali ed europei. È opportuno menzionare, tra i numerosi progetti di successo che Circle annovera nel proprio portfolio, DocksTheFuture (selezionato nell'ambito del Programma Horizon 2020 per definire il **Porto del Futuro**), FENIX - A European Federated Network of Information eXchange in LogistiXStudy, che interviene su nove corridoi europei logistici TEN-T e quattro connessioni marittime afferenti alle Autostrade del Mare ed E-BRIDGE, che rientra nel più ampio programma di interventi di rilevanza nazionale a supporto della situazione emergenziale che ha colpito nel 2018 l'area di **Genova** a seguito del crollo del Ponte Morandi e che vede come focus il potenziamento tecnologico del **porto di Genova**. In aggiunta a questi risultati, non vanno dimenticati i sette eventi fisici che la Business Unit Connecting EU ha ideato e condotto negli ultimi tre anni coinvolgendo oltre 2.000 partecipanti - primi tra tutti la Biennale della Logistica Bilog e i forum sulle Autostrade del Mare - nonché numerosi eventi digitali di successo come il Green Deal Webinar e il Belt and Road Initiative Coffee Talk. Tra le più recenti iniziative lanciate dalla Business Unit Connecting EU, si ricorda infine il Weekly Bulletin, la newsletter settimanale per restare sempre aggiornati sui temi legati a logistica, portualità e shipping e sulle opportunità di finanziamento in ambito europeo dedicate al settore.



Circle lancia i nuovi servizi EU Branding

Picco: costruiamo un network internazionale attorno alle idee dei nostri clienti

Redazione

GENOVA Circle Spa annuncia il lancio, attraverso la business unit Connecting EU, i nuovi servizi della linea di business EU Branding. I nuovi servizi offerti includono la promozione attraverso gli strumenti di comunicazione digitali e i social network, l'ideazione e l'organizzazione di eventi fisici e virtuali, nonché il business matching, il tutto con l'obiettivo di rafforzare le relazioni e il posizionamento a livello europeo di aziende private e organizzazioni pubbliche (come le associazioni) attive nei settori portuale, dei trasporti e della logistica. Lavorando fianco a fianco con lo staff Project Anticipation di Connecting EU, il team EU Branding supporta i clienti nel raggiungimento dei loro obiettivi e nell'incontro con nuove opportunità commerciali, potendo contare su una profonda conoscenza dell'industria dei trasporti e su di un network consolidato in tutta Europa. Il nostro lavoro consiste nel costruire un vero e proprio network internazionale attorno alle idee dei nostri clienti e nel creare, all'interno della comunità portuale e marittima europea, consenso sulle loro best practice, assicurando visibilità e facilitando il raggiungimento dei propri pubblici per valorizzare prodotti e/o servizi ha spiegato Alexio Picco (nella foto), managing director del Gruppo Circle a proposito di EU Branding. Tale filosofia, unita alle competenze distintive nel lavoro interdisciplinare che fa convergere policy makers, imprese, mondo accademico e terze parti, ha permesso al team di Connecting EU di costruire un track record di successi in processi crossfunctional, creando e gestendo con efficacia consorzi internazionali su larga scala e contribuendo in maniera determinante allo sviluppo del business dei propri clienti sia in ambito pubblico sia privato attraverso l'utilizzo di finanziamenti nazionali ed europei. È opportuno menzionare, tra i numerosi progetti di successo che Circle annovera nel proprio portfolio, DocksTheFuture (selezionato nell'ambito del Programma Horizon 2020 per definire il Porto del Futuro), Fenix A European Federated Network of Information eXchange in LogistiXStudy, che interviene su nove corridoi europei logistici Ten-T e quattro connessioni marittime afferenti alle Autostrade del Mare ed E-Bridge, che rientra nel più ampio programma di interventi di rilevanza nazionale a supporto della situazione emergenziale che ha colpito nel 2018 l'area di Genova a seguito del crollo del Ponte Morandi e che vede come focus il potenziamento tecnologico del porto di Genova. In aggiunta a questi risultati, non vanno dimenticati i sette eventi fisici che la business unit Connecting EU ha ideato e condotto negli ultimi tre anni coinvolgendo oltre 2.000 partecipanti primi tra tutti la Biennale della Logistica Bilog e i forum sulle Autostrade del Mare nonché numerosi eventi digitali di successo come il Green Deal Webinar e il Belt and Road Initiative Coffee Talk. Tra le più recenti iniziative lanciate da Connecting EU, si ricorda infine il Weekly Bulletin, la newsletter settimanale per restare sempre aggiornati sui temi legati a logistica, portualità e shipping e sulle opportunità di finanziamento in ambito europeo dedicate al settore.



Piloti, 200 candidati per due posti nel Corpo di Genova

Giovedì - È stata fissata per giovedì 2 luglio la prima prova della fase preselettiva del Concorso Piloti del porto di Genova. La Capitaneria di porto del capoluogo ligure - responsabile della procedura concorsuale - ha emesso l' avviso di convocazione

Giovedì - È stata fissata per giovedì 2 luglio la prima prova della fase preselettiva del Concorso Piloti del **porto** di **Genova**. «Grazie al graduale allentamento delle misure di distanziamento sociale connesse all' emergenza Covid-19, infatti la Capitaneria di **porto** di **Genova** - responsabile della procedura concorsuale - ha emesso l' avviso di convocazione alla prima prova preselettiva» per il bando per due posti nel Corpo dei Piloti. I candidati saranno sottoposti ad un test di 30 quesiti a risposta multipla, tesi a verificare la conoscenza della lingua inglese e delle materie oggetto d' esame. Il superamento della prova è propedeutico all' ammissione alle successive fasi concorsuali. Parteciperanno quasi 200 candidati. **SCARICA L' AVVISO AI CANDIDATI.**





La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

a interventi di manutenzione e refitting. E nelle dodici idee destinate a modificare la nautica spezzina torna d'attualità anche la diga foranea: con il famoso progetto promosso dall' **Autorità portuale** lungi dal vedere la realizzazione, ecco il ritorno di fiamma della possibilità di destinare parte dello specchio acqueo all'interno della diga per la realizzazione di posti barca, con la realizzazione di banchinature, ormeggi e servizi. E se la realizzazione di un centro di disassemblaggio per il recupero dei materiali e la produzione di 'smart material' da imbarcazioni a fine vita pare progetto all'avanguardia, tra i progetti prioritari trova spazio anche l'esigenza di andare incontro a magnati e persone facoltose: va in questa direzione l'idea di una piazzola per l'atterraggio di elicotteri civili per «favorire l'accesso e la visita al territorio da parte di persone facoltose e molto esigenti, da costruire nei pressi del campo di calcio di Pagliari. Infine, spazio a promozione e divulgazione della nautica spezzina: vengono citati il potenziamento di Seafuture e Barchemercato. Che la città sia finalmente pronta ad accogliere un grande evento internazionale? Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Citta della Spezia

La Spezia

Un approdo temporaneo al Porto Mirabello per le barche a noleggio

Grazie all'incontro richiesto da CNA all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale e il successivo sopralluogo

La Spezia - Grazie all'incontro richiesto da CNA all' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale e il successivo sopralluogo in Passeggiata Morin, alla ricerca di un ulteriore spazio di approdo imbarco e sbarco alla Spezia, è stato individuato e concesso un approdo temporaneo per la stagione estiva 2020 nel tratto di pontile galleggiante antistante il Porto Mirabello. La decisione è stata valutata data l' inadeguatezza delle due aree individuate lo scorso anno e, soprattutto, vista la particolarità della stagione attuale, che vedrà maggior complessità e la necessità spazio temporale ampio da dedicare nelle operazioni di approdo a fronte delle Misure anti COVID-19. Lo spazio dello sbarco e imbarco sarà consentito sia alle unità a noleggio che a quelle in locazione. 'Ringraziamo per questo importante risultato la presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, insieme a Luca Perfetti e Giorgio Sarti perché hanno dato una risposta davvero celere a questa richiesta, risolvendo una situazione di disagio che lo scorso anno ha fatto pensare non poco gli operatori' commenta la referente sindacale Cna Nautica Giuliana Vatteroni.



La Spezia, concesso approdo temporaneo nel pontile galleggiante per la stagione estiva

Al termine dell' incontro tra Cna e l' **Autorità** di **Sistema portuale** del Mar Ligure Orientale e del successivo sopralluogo in passeggiata Morin, alla Spezia, è stato individuato e concesso un approdo temporaneo per la stagione estiva 2020 nel tratto di Pontile galleggiante antistante il Porto Mirabello. La decisione è stata presa considerando l' inadeguatezza delle due aree individuate lo scorso anno e, soprattutto, la particolarità della stagione attuale, che vedrà maggior complessità e la necessità di ampi spazi da dedicare nelle operazioni di approdo a fronte delle misure anti Covid-19. Lo spazio dello sbarco/imbarco sarà consentito sia alle unità a noleggio che a quelle in locazione. «Ringraziamo per questo importante risultato la presidente dell' **Autorità** di **Sistema portuale** del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo , insieme a Luca Perfetti e Giorgio Sarti perché hanno dato una risposta davvero celere a questa richiesta, risolvendo una situazione di disagio che lo scorso anno ha fatto pensare non poco gli operatori», commenta la referente sindacale Cna Nautica Giuliana Vatteroni .



Sindacati

Porto, la sicurezza prima di tutto

La posizione assunta a livello nazionale dalle organizzazioni confederali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, sull' emendamento al dl Rilancio di regolamentazione dell' autoproduzione delle operazioni di sbarco/imbarco nei porti, è quanto i portuali e i marittimi aspettano da tempo. La sicurezza dei marittimi e i diritti dei lavoratori portuali non sono elementi interpretabili a seconda delle convenienze del momento, ma sono fondamentali valori del lavoro, e in quanto tali devono essere rispettati in tutti i porti del Paese, attraverso regole chiare e semplici. Per questo dissentiamo dalla posizione di Confitarma, Assarmatori e Federagenti, che invece vorrebbero far cassa sui lavoratori marittimi e portuali e condividiamo pienamente una autoproduzione solo laddove non sono presenti i servizi a terra, autorizzata preventivamente a condizione che abbia in tabella di armamento personale appositamente dedicato e mezzi idonei. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti.

The image shows a page from the newspaper 'Il Resto del Carlino' (Ravenna edition) dated Friday, June 19, 2020. The main article is titled 'Porto, la sicurezza prima di tutto' (Port, safety first) and discusses the national position of the confederal organizations Filt Cgil, Fit Cisl, and Uiltrasporti regarding the amendment to the 'Rilancio' bill concerning the self-production of loading and unloading operations in ports. The article emphasizes the importance of safety and workers' rights, contrasting the position of the unions with that of Confitarma, Assarmatori, and Federagenti. Other news items on the page include 'Europa per Ravenna: Tre proposte per far conoscere la città', 'Miliario chi butta le macchine per terra', 'Scuola del mosaico, l'esempio di Spilimbergo', and 'Il lotto preso d'assalto per i numeri del papa buono'. There is also a small photo of a group of people and a section titled 'Il Resto del Carlino'.



Stati Generali del Porto al Propeller: "Ci schiaccia la concorrenza con La Spezia"

"L' intervento ferroviario che servirebbe immensamente al porto di Ravenna, anche per fronteggiare il dirottamento sempre più sistematico dell' import/export emiliano-romagnolo sul versante tirrenico, sarebbe avere un doppio binario con Bologna"

Giovedì il Propeller Club ha organizzato una specie di "Stati generali dell' economia portuale" in ambito ravennate, discutendo allo scopo sui fondi d' investimento destinati al nostro scalo. Hanno partecipato alla videoconferenza le più qualificate rappresentanze politico-istituzionali, aziendali e produttive interessate al tema. "Non ci sono state novità di rilievo sulla messa a disposizione delle risorse preannunciate e sui tempi di effettuazione dei lavori - spiega Maurizio Marendon, responsabile di Lista per **Ravenna** per **Porto** e Ambiente - Ha destato però sempre più preoccupazione tra i partecipanti la scelta dell' Fsi (Ferrovie dello Stato) di mettere a budget 110 milioni di euro per il potenziamento della Pontremolese, la ferrovia che, unendo Parma con La Spezia attraverso gli Appennini, dirige la merce in esportazione dalla nostra regione sul mar Tirreno, anziché sul **porto** di **Ravenna**, aggravando così la non già rosea situazione. Chiaro che, in un' ottica di medio periodo, l' intervento ferroviario che servirebbe immensamente al **porto** di **Ravenna**, anche per fronteggiare il dirottamento sempre più sistematico dell' import/export emiliano-romagnolo sul versante tirrenico, sarebbe avere un doppio binario con Bologna, che significa raddoppiare appena, a costi molto inferiori, quello unico esistente tra la nostra città e Castelbolognese. Ma di ciò non esiste nulla, neppure sulla carta".

"La crisi del Covid-19 ha però moltiplicato le già croniche difficoltà del nostro porto, che nel primo quadrimestre del 2020 ha registrato una perdita grave di traffico del 30%, laddove, restando in quell' Alto Adriatico di cui **Ravenna** sarebbe il "riferimento assoluto" (secondo il sindaco), il **porto** di Trieste è invece aumentato del +4% - continua Marendon - Per risalire la china, abbiamo dunque enorme bisogno di interventi immediati. Viceversa, tutti gli stanziamenti elencati al Propeller per opere che vadano a vantaggio dei trasporti verso e da **Ravenna**, compreso il maxi-bando per l' escavo del canale portuale, sono tutti rivolti al futuro, e neppure prossimo. Basterebbe, in attesa dei lavori che avranno forse avvio a partire dal 2021, progettare, sostenere ed eseguire un sola valida operazione sul piano commerciale: adeguare al ribasso le tariffe mettendole allo stesso piano di La Spezia, escludendo ovviamente i traffici diretti ad Occidente connaturali a quello scalo. C' è chi, dopo aver portato, al suon di 235 milioni, i fondali del nostro **porto** canale da -9,45 a -12,50 metri, declama come panacea di voler arrivare, spendendone altrettanti, a -14,5. Servirebbero per costruire un secondo terminal container in Largo Trattaroli, come se quello esistente in darsena San Vitale non fosse sottoutilizzato per un terzo della potenzialità. Dovrebbe chiedersi quali costi si paghino a **Ravenna** per esportare o importare merce dall' Oriente, unico mercato nel quale possiamo gareggiare. Si renderebbe conto degli handicap rilevanti che dobbiamo scontare nei confronti di La Spezia, sia come tariffe che come tempistica dei movimenti in entrata/uscita e di stazionamento delle navi. Perché, invece di accantonare soldi per la costruzione di un nuovo terminal container, al momento inconcepibile, non convogliamo le risorse disponibili per diminuire strutturalmente le nostre tariffe? È ovvio che i lavori di potenziamento delle strade, delle ferrovie e del canale a servizio del nostro **porto** devono essere fatti, ma non abbiamo abbastanza tempo per attenderne staticamente il compimento. Diverse società portuali non supereranno la crisi economica in cui le ha precipitate la crisi pandemica,

RAVENNATODAY Cronaca

Stati Generali del Porto al Propeller: "Ci schiaccia la concorrenza con La Spezia"

"L'intervento ferroviario che servirebbe immensamente al porto di Ravenna, anche per fronteggiare il dirottamento sempre più sistematico dell'import/export emiliano-romagnolo sul versante tirrenico, sarebbe avere un doppio binario con Bologna"

18 giugno 2020

I più letti di oggi

1. "Grandi opere sul fronte della sanità, a cominciare da..."
2. "Bilancio 2021: il governo..."
3. "Tremendo salasso a Castelbolognese..."
4. "Ritorno in città di..."

Giovedì il Propeller Club ha organizzato una specie di "Stati generali dell'economia portuale" in ambito ravennate, discutendo allo scopo sui fondi d'investimento destinati al nostro scalo. Hanno partecipato alla videoconferenza le più qualificate rappresentanze politico-istituzionali, aziendali e produttive interessate al tema.

"Non ci sono state novità di rilievo sulla messa a disposizione delle risorse preannunciate e sui tempi di effettuazione dei lavori - spiega Maurizio Marendon, responsabile di Lista per Porto e Ambiente - Ha destato però sempre più preoccupazione tra i partecipanti la scelta dell' Fsi (Ferrovie dello Stato) di mettere a budget 110 milioni di euro per il potenziamento della Pontremolese, la ferrovia che, unendo Parma con La Spezia attraverso gli Appennini, dirige la merce in esportazione dalla nostra regione sul mar Tirreno, anziché sul porto di Ravenna, aggravando così la non già rosea situazione. Chiaro che, in un'ottica di medio periodo, l'intervento ferroviario che servirebbe immensamente al porto di Ravenna, anche per fronteggiare il dirottamento sempre più sistematico dell'import/export emiliano-romagnolo sul versante tirrenico, sarebbe avere un doppio binario con Bologna, che significa raddoppiare appena, a costi molto inferiori, quello unico esistente tra la nostra città e Castelbolognese. Ma di ciò non esiste nulla, neppure sulla carta".

"La crisi del Covid-19 ha però moltiplicato le già croniche difficoltà del nostro porto, che nel primo quadrimestre del 2020 ha registrato una perdita grave di traffico del 30%, laddove, restando in quell' Alto Adriatico di cui Ravenna sarebbe il "riferimento assoluto" (secondo il sindaco), il porto di Trieste è invece aumentato del +4% - continua Marendon - Per risalire la china, abbiamo dunque enorme bisogno di interventi immediati. Viceversa, tutti gli stanziamenti elencati al Propeller per opere che vadano a vantaggio dei trasporti verso e da Ravenna, compreso il maxi-bando per l'escavo del canale portuale, sono tutti rivolti al futuro, e neppure prossimo. Basterebbe, in attesa dei lavori che avranno forse avvio a partire dal 2021, progettare, sostenere ed eseguire un sola valida operazione sul piano commerciale: adeguare al ribasso le tariffe mettendole allo stesso piano di La Spezia, escludendo ovviamente i traffici diretti ad Occidente connaturali a quello scalo. C' è chi, dopo aver portato, al suon di 235 milioni, i fondali del nostro porto canale da -9,45 a -12,50 metri, declama come panacea di voler arrivare, spendendone altrettanti, a -14,5. Servirebbero per costruire un secondo terminal container in Largo Trattaroli, come se quello esistente in darsena San Vitale non fosse sottoutilizzato per un terzo della potenzialità. Dovrebbe chiedersi quali costi si paghino a Ravenna per esportare o importare merce dall' Oriente, unico mercato nel quale possiamo gareggiare. Si renderebbe conto degli handicap rilevanti che dobbiamo scontare nei confronti di La Spezia, sia come tariffe che come tempistica dei movimenti in entrata/uscita e di stazionamento delle navi. Perché, invece di accantonare soldi per la costruzione di un nuovo terminal container, al momento inconcepibile, non convogliamo le risorse disponibili per diminuire strutturalmente le nostre tariffe? È ovvio che i lavori di potenziamento delle strade, delle ferrovie e del canale a servizio del nostro porto devono essere fatti, ma non abbiamo abbastanza tempo per attenderne staticamente il compimento. Diverse società portuali non supereranno la crisi economica in cui le ha precipitate la crisi pandemica,

se non sapremo reagirvi facendo affidamento sulle nostre forze".



Marendon (LpRa): agli stati generali del porto di Ravenna al Propeller emerge timore per concorrenza di La Spezia

Giovedì scorso, il Propeller Club ha lodevolmente organizzato una specie di Stati generali dell' economia portuale in ambito ravennate, discutendo allo scopo sui fondi d' investimento destinati al nostro scalo, si legge in una nota di Maurizio Marendon responsabile di Lista per **Ravenna** per il **Porto**. 'Ha destato però sempre più preoccupazione tra i partecipanti la scelta dell' FSI (Ferrovie dello Stato) di mettere a budget 110 milioni di euro per il potenziamento della Pontremolese, la ferrovia che, unendo Parma con La Spezia attraverso gli Appennini, dirige la merce in esportazione dalla nostra regione sul mar Tirreno, anziché sul **porto** di **Ravenna**, aggravando così la non già rosea situazione. - dice Marendon - Chiaro che, in un' ottica di medio periodo, l' intervento ferroviario che servirebbe immensamente al **porto** di **Ravenna**, anche per fronteggiare il dirottamento sempre più sistematico dell' import/export emiliano-romagnolo sul versante tirrenico, sarebbe avere un doppio binario con Bologna, che significa raddoppiare appena, a costi molto inferiori, quello unico esistente tra la nostra città e Castelbolognese. Ma di ciò non esiste nulla, neppure sulla carta.' 'La crisi del Covid-19 ha però moltiplicato le già croniche difficoltà del nostro **porto**. - continua Marendon - Per risalire la china, abbiamo dunque enorme bisogno di interventi immediati. Viceversa, tutti gli stanziamenti elencati al Propeller per opere che vadano a vantaggio dei trasporti verso e da **Ravenna**, compreso il maxi-bando per l' escavo del canale portuale, sono tutti rivolti al futuro, e neppure prossimo. Basterebbe, in attesa dei lavori che avranno forse avvio a partire dal 2021, progettare, sostenere ed eseguire un sola valida operazione sul piano commerciale: adeguare al ribasso le tariffe mettendole allo stesso piano di La Spezia, escludendo ovviamente i traffici diretti ad Occidente connaturali a quello scalo. C' è chi, dopo aver portato, al suon di 235 milioni, i fondali del nostro **porto** canale da -9,45 a -12,50 metri, declama come panacea di voler arrivare, spendendone altrettanti, a -14,5. Servirebbero per costruire un secondo terminal container in Largo Trattaroli, come se quello esistente in darsena San Vitale non fosse sottoutilizzato per un terzo della potenzialità. Dovrebbe chiedersi quali costi si paghino a **Ravenna** per esportare o importare merce dall' Oriente, unico mercato nel quale possiamo gareggiare. Si renderebbe conto degli handicap rilevanti che dobbiamo scontare nei confronti di La Spezia, sia come tariffe che come tempistica dei movimenti in entrata/uscita e di stazionamento delle navi. Perché, invece di accantonare soldi per la costruzione di un nuovo terminal container, al momento inconcepibile, non convogliamo le risorse disponibili per diminuire strutturalmente le nostre tariffe? È ovvio che i lavori di potenziamento delle strade, delle ferrovie e del canale a servizio del nostro **porto** devono essere fatti, ma non abbiamo abbastanza tempo per attenderne staticamente il compimento. - conclude Marendon - Diverse società portuali non supereranno la crisi economica in cui le ha precipitate la crisi pandemica, se non sapremo reagirvi facendo affidamento sulle nostre forze.'



Marendon (LpRa): "Stati generali del porto al Propeller, ci schiaccia la concorrenza con La Spezia"

"Giovedì scorso, il Propeller Club ha lodevolmente organizzato una specie di Stati generali dell' economia portuale in ambito ravennate, discutendo allo scopo sui fondi d' investimento destinati al nostro scalo. Hanno partecipato alla video-conferenza le più qualificate rappresentanze politico-istituzionali, aziendali e produttive interessate al tema. Non ci sono state novità di rilievo sulla messa a disposizione delle risorse preannunciate e sui tempi di effettuazione dei lavori" afferma Maurizio Marendon, Responsabile di Lista per **Ravenna** per **Porto** e Ambiente. "Ha destato però sempre più preoccupazione tra i partecipanti la scelta dell' FSI (Ferrovie dello Stato) di mettere a budget 110 milioni di euro per il potenziamento della Pontremolese, la ferrovia che, unendo Parma con La Spezia attraverso gli Appennini, dirige la merce in esportazione dalla nostra regione sul mar Tirreno, anziché sul **porto** di **Ravenna**, aggravando così la non già rosea situazione. Chiaro che, in un' ottica di medio periodo, l' intervento ferroviario che servirebbe immensamente al **porto** di **Ravenna**, anche per fronteggiare il dirottamento sempre più sistematico dell' import/export emiliano-romagnolo sul versante tirrenico, sarebbe avere un doppio binario con Bologna, che significa raddoppiare appena, a costi molto inferiori, quello unico esistente tra la nostra città e Castelbolognese . Ma di ciò non esiste nulla, neppure sulla carta" continua Marendon. "La crisi del Covid-19 ha però moltiplicato le già croniche difficoltà del nostro **porto**, che nel primo quadrimestre del 2020 ha registrato una perdita grave di traffico del 30%, laddove, restando in quell' Alto Adriatico di cui **Ravenna** sarebbe il 'riferimento assoluto' (secondo il sindaco), il **porto** di Trieste è invece aumentato del +4%. Per risalire la china, abbiamo dunque enorme bisogno di interventi immediati. Viceversa, tutti gli stanziamenti elencati al Propeller per opere che vadano a vantaggio dei trasporti verso e da **Ravenna**, compreso il maxi-bando per l' escavo del canale portuale, sono tutti rivolti al futuro, e neppure prossimo. Basterebbe, in attesa dei lavori che avranno forse avvio a partire dal 2021, progettare, sostenere ed eseguire un sola valida operazione sul piano commerciale: adeguare al ribasso le tariffe mettendole allo stesso piano di La Spezia , escludendo ovviamente i traffici diretti ad Occidente connaturali a quello scalo. C' è chi, dopo aver portato, al suon di 235 milioni, i fondali del nostro **porto** canale da -9,45 a -12,50 metri, declama come panacea di voler arrivare, spendendone altrettanti, a -14,5. Servirebbero per costruire un secondo terminal container in Largo Trattaroli, come se quello esistente in darsena San Vitale non fosse sottoutilizzato per un terzo della potenzialità. Dovrebbe chiedersi quali costi si paghino a **Ravenna** per esportare o importare merce dall' Oriente, unico mercato nel quale possiamo gareggiare. Si renderebbe conto degli handicap rilevanti che dobbiamo scontare nei confronti di La Spezia, sia come tariffe che come tempistica dei movimenti in entrata/uscita e di stazionamento delle navi. Perché, invece di accantonare soldi per la costruzione di un nuovo terminal container, al momento inconcepibile, non convogliamo le risorse disponibili per diminuire strutturalmente le nostre tariffe?" prosegue Marendon. "È ovvio che i lavori di potenziamento delle strade, delle ferrovie e del canale a servizio del nostro **porto** devono essere fatti, ma non abbiamo abbastanza tempo per attenderne staticamente il compimento. Diverse società portuali non supereranno la crisi economica in cui le ha precipitate la crisi pandemica, se non sapremo reagirvi facendo affidamento sulle nostre forze" conclude Maurizio Marendon.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Lavello/2

De Pasquale a Cosimo Ferri: «È inutile fare le passerelle»

massa-Carrara Torna l'attenzione del mondo politico sul fosso Lavello. Se il recente sopralluogo del deputato Cosimo Maria Ferri ha ottenuto il plauso dell'assessore all'ambiente di Massa Veronica Ravagli, da tempo impegnata a sensibilizzare sui problemi della zona, non si può dire la stessa cosa del sindaco di Carrara Francesco De Pasquale. Il primo cittadino carrarese, in una nota, ha voluto precisare alcuni aspetti, in primis il presunto stato di abbandono, specificando invece che «su mia richiesta la situazione del Lavello è stata oggetto di recente di una riunione del Comitato provinciale per l'Ordine e la Sicurezza». Nell'area, prosegue il sindaco, si condensano una serie di problemi, che vanno da criticità ambientali a situazioni delicate dal punto di vista sociale, perciò «ho sempre detto che il tema deve essere affrontato congiuntamente da tutte le istituzioni, nell'ottica di dare al territorio risposte rimaste inevase per decenni. Ricordo che presto nella zona verrà installato un sistema di videosorveglianza che sicuramente aiuterà le autorità competenti a individuare e dunque fermare chi attua comportamenti illeciti e pericolosi per la comunità, come quelli saliti alla ribalta delle cronache locali anche un mese fa. Un risultato reso possibile dalla disponibilità dell'autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale che si farà carico di installare le telecamere». Per il problema odori «i fattori che contribuiscono a questa situazione sono molteplici. La presenza di un impianto di depurazione non aiuta. A ottobre 2018 abbiamo formalizzato una richiesta a Gaia e Ait per fare le coperture e il procedimento si sta avviando a conclusione. C'è poi un problema, "strutturale" legato al canale del Lavello: soprattutto in estate, quando la portata diminuisce, l'acqua stagnante emana odori non certo piacevoli anche per via della vegetazione marcescente». Insomma, i problemi a Carrara sono ben conosciuti e sentiti, tanto da non risparmiare una critica: «Le passerelle politiche in questo caso non funzionano, soprattutto quando a farle sono esponenti politici di lungo corso, che hanno o hanno avuto incarichi di livello nazionale senza mai fare un gesto concreto per risolvere i problemi del Lavello che, lo ripeto, sono lì da decenni». --Ivan Zambelli.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

nella sede dell' autorità portuale

Il rinnovato Punto Blu apre domani al pubblico

marina di carrara Sarà aperto al pubblico, da domani, sabato, il rinnovato Punto Blu, l' Ufficio di informazioni turistiche del Comune che durante l' estate 2020 sarà allestito all' interno della sede dell' **Autorità Portuale**, sul viale Colombo a Marina di Carrara. Il punto info sarà aperto, nel mese di giugno, domani, domenica 21, sabato 27 e domenica 28, dalle 9 alle 13 mentre nei mesi di luglio e agosto, tutti i giorni dalle 9 alle 13 e dalle 17 e 30 alle 2 e 30. Questa nuova collocazione, più centrale e più facilmente fruibile per residenti e turisti, vicina agli esercizi commerciali e agli stabilimenti balneari, dotata di wi-fi e postazione internet, potrà garantire un servizio migliore. Un risultato importato, lo definisce l' assessore al Turismo Federica Forti, arrivato al termine di un lungo percorso fatto all' interno del tavolo del turismo e ottenuto grazie alla collaborazione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale. Per questo l' amministrazione ringrazia Carla Roncallo Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale e il Dottor Luigi Bosi. Un ringraziamento speciale va anche all' Associazione Imprenditori Balneari di Marina di Carrara che ha concesso un contributo economico, grazie al quale il punto info potrà restare aperto il sabato e la domenica anche a settembre e ottobre. Nell' ufficio è esposta anche una stampa del lavoro fotografico di Enzo Cei sul lavoro dei cavatori. --



Il Tirreno

Livorno

a distanza di 4.466 giorni dal crollo sulla fi-pi-li

Maxi-buca, la bretella per Tirrenia ora c'è Da completare il lavoro in direzione porto

Restano cumuli di terra da smaltire sulla carreggiata, anticipata la riattivazione del passaggio lato "cantierini" verso il litorale

Mauro Zucchelli / Livorno «Appena visto sulla prima pagina del Tirreno la foto con la torta-provocazione della maxi-buca sulla Fi-Pi-Li, mi sono messo in testa l'idea che avrei preparato un'altra torta: "Buca tappata finalmente". Ora la voragine non c'è più e la torta eccola qui: missione compiuta». Il colpo di teatro è del consigliere regionale Francesco Gazzetti, che dell'eliminazione della maxi-buca della vergogna ha fatto una battaglia personale: et voilà, un florilegio di panna, cioccolato e pan di Spagna spunta dall'incarto. Si riferisce al fatto che dopo una sfilza di articoli sulla voragine mai aggiustata, Il Tirreno gioca la carta della beffa: foto di gruppo con la torta nel bel mezzo della maxi-buca per la "non-festa della vergogna" in occasione del decimo "compleanno" di quella superstrada in attesa di essere riparata. Finalmente: dopo 12 anni e quasi tre mesi, in tutto 4.466 giorni filati. Insomma, da quando eravamo ancora in serie A, ce la giocavamo nei templi del calcio con gli amaranto che avevano da poco debuttato in Europa, Alino Diamanti che era un giovanottino di belle speranze e Antonio Filippini che correva in campo anziché stare in panchina... L'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli non

nasconde la soddisfazione. Ma tiene bassi i toni, niente tagli del nastro né grandi proclami: non foss'altro perché il cronista gli chiede conto di come si faccia a re-inaugurare quel tratto di strada, visto che sulla metà carreggiata chiusa continuano a esserci tonnellate di terre di scavo da togliere dai piedi. In effetti, ben venga la (sacrosanta) riapertura. Ma è a metà: riguarda solo la bretella che, all'altezza della Toscopetrol, anziché prendere il viadotto verso la Darsena Toscana, svicola verso destra lungo lo Scolmatore e i "cantierini" (con le sedi dell'Iss di Palumbo e della Carpensalda) e permette di arrivare fino al ponte di Calambrone per poi immettersi sul vialone di Tirrenia. «Potevamo aspettare ancora un po' - dice Ceccarelli - e aprire tutto insieme? Non me la sono sentita: intanto, consentiamo il passaggio verso Tirrenia perché siamo già nella bella stagione e i livornesi vogliono andare al mare...». E il resto? Sulla corsia verso il **porto** - ammette l'assessore - resta ancora «qualche cumulo di materiali di scavo»: non più semplicemente terra qualunque ma rifiuto da smaltire via discarica. Quanto al tam tam delle indiscrezioni che segnalano il rischio di inciampi nella firma alla perizia di variante di spesa (mentre il dirigente nel frattempo è andato in pensione), Ceccarelli si limita a dire che «non credo ci saranno problemi, sono cose normali in appalti come questo». Beninteso, a ciò si aggiunga che manca pure «qualche metro di guard-rail, deve metterlo l'Avr». Intoppi in vista perché l'Avr, big delle manutenzioni, è finita in Calabria al centro di una inchiesta choc? In realtà, sono lavori che sta completando la Città Metropolitana che ha la supervisione su tutta la superstrada, spiega l'assessore quantificando il ritardo in «qualche giorno, non so se una settimana o due». Inutile dire che gli operatori portuali presenti lì in zona ora staranno ancor di più con gli occhi puntati su quel cumulo di terra perché la riattivazione sia completata nel più breve tempo possibile («altrimenti per noi non sarà cambiato granché»). «Abbiamo deciso di dare priorità alla conclusione dei lavori su via Quaglierini rispetto a quelli sulla carreggiata della superstrada Fi-Pi-Li - dice l'esponente della giunta regionale - per ridurre i disagi agli utenti per gli spostamenti da e per la costa durante la stagione balneare: l'avevamo già fatto



Il Tirreno

Livorno

lo scorso anno con un bypass provvisorio all' interno del cantiere durante i mesi di luglio ed agosto». E aggiunge: «Apriamo definitivamente aperta la bretella di uscita dello svincolo di Livorno **Porto** e la consegneremo alla Provincia di Livorno (in qualità di ente proprietario di via Quaglierini) e alla Città Metropolitana di Firenze (come ente gestore della superstrada)». Va detto che, prima che Ceccarelli prendesse in pugno il caso, i cento tentativi di far partire la riparazione di una grossa buca - mica il ponte sullo stretto di Messina... - si erano arenati nel nulla. L' assessore ricorda che la Regione si è riappropriata delle competenze nel 2016, ha completato la progettazione dell' intervento e messo in appalto l' opera, che poi è «passata attraverso il solito ricorso al Tar che ci ha dato ragione ma ha portato via un anno di tempo». Nel gennaio 2019 il via ai lavori, rallentati l' estate scorsa per consentire un bypass per raggiungere il litorale, quindi i problemi del Covid (con «alcune difficoltà per l' approvvigionamento dei materiali da costruzione») prima di arrivare alla riattivazione. Ah, la torta poi che fine ha fatto? È stata girata agli operai e ai tecnici del cantiere: senza di loro non ci sarebbe riapertura. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

I commenti dopo la riattivazione della bretella

«Finalmente sistemata la strada là dove un portuale perse la vita»

livorno«Marco Giari, lavoratore portuale, è morto in un incidente stradale avvenuto laggiù tre mesi dopo quel maledetto cedimento dell' asfalto che aveva incasinato il traffico rendendolo ancor più pericoloso per chi come lui andava ogni giorno a lavorare sulle banchine. Ora finalmente, dopo 12 anni di amarezza, abbiamo visto che le istituzioni hanno fatto qualcosa: l' assessore Ceccarelli l' ha fatto con pacatezza, senza troppa pompa magna né proclami roboanti». Roberto Terreni è "delegato di comunità" per il sindacato pensionati Cgil quartieri nord (che ora ha trasferito la sede al 269 di via Mastacchi, zona via Azzati). Da ex portuale, quella vicenda gli è rimasta addosso: «Ora l' impegno è quello di andare a verificare che tutto vada per il verso giusto e si arrivi all' apertura completa». «Era un impegno preso quando la competenza è passata alla Regione», dice l' assessore Vincenzo Ceccarelli: «E' importante come opera in sé e come modo per rinsaldare la fiducia fra le popolazioni e le istituzioni di governo». Per questo insiste sull' importanza di «un grande piano di manutenzioni: a cominciare dalle verifiche sui ponti dopo il crollo di Genova». "Fotografate" 164 situazioni in tutta la Toscana, 34 riguardano strade regionali. Il problema vero? I finanziamenti sì, ma soprattutto lo snellimento burocratico, dice Ceccarelli. Sono presenti al sopralluogo-riapertura anche il numero uno dell' Authority **Stefano Corsini**, il sindaco Luca Salvetti e il rappresentante della Provincia Giovanni Biasci (che ha la delega alle infrastrutture), oltre all' ex responsabile del procedimento ingegner Luca Della Santina (in pensione da pochi giorni) e ai tecnici delle ditte. Salvetti mette l' accento sulla doppia valenza di questa viabilità: già da oggi la possibilità di raggiungere meglio Livorno nord, Calambrone e Tirrenia; appena si concluderanno del tutto i lavori, «un più facile e veloce accesso alla Darsena Toscana e in prospettiva alla Darsena Europa». E' un tasto sul quale insiste anche **Corsini**: «La Darsena Europa va avanti nei tempi prestabiliti. In queste settimane stiamo facendo l' iter per far uscire dal perimetro del "Sin" (sito di bonifica) l' area della futura Darsena e stiamo completando le progettazioni e l' iter per la valutazione d' impatto ambientale. I tempi restano quelli: Darsena operativa a fine 2024 o inizio 2025». --



«Una ferita aperta per 13 anni»

Ieri è stata inaugurata la rampa di uscita della Fi-Pi-Li dove si verificò una frana che ne impose la chiusura

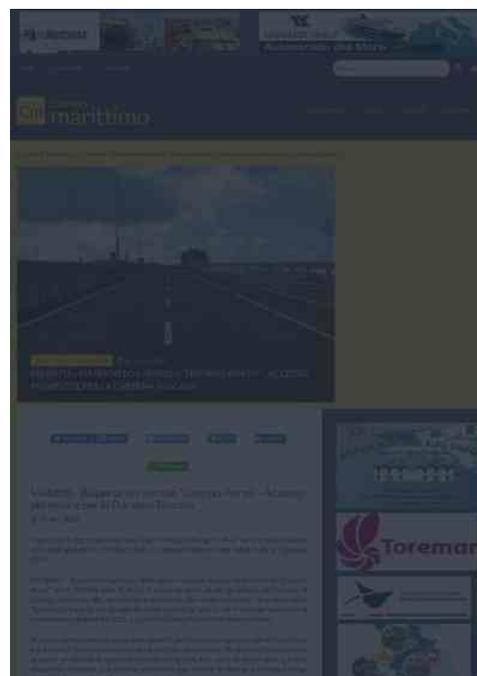
LIVORNO È stata riaperta ieri la rampa di uscita della superstrada FiPiLi (via Quagliolini) crollata tredici anni fa. Opera strategica per il turismo balneare e per l'accesso al porto. La chiusura della rampa e i cantieri aperti oltre un anno fa hanno rappresentato una ferita profonda nel tessuto infrastrutturale di Livorno e del suo porto. Ma anche un serio problema per gestire, soprattutto in estate, la viabilità messa a dura prova dal traffico dei bagnanti in zona tra Livorno, Calambrone e Tirrenica per la quale è stato realizzato un bypass. «Quando si inaugura un'opera pubblica è sempre un momento importante per la collettività e per il rapporto tra istituzioni e cittadini - ha detto l'assessore regionale alle infrastrutture e trasporti Vincenzo Ceccarelli (al centro della foto di Novi) - certo se andiamo a vedere il tempo che c'è voluto a ripristinare questa opera, la rampa di accesso al porto industriale della Fipili, crollata per il collassamento della condotta sottostante, sono trascorsi oltre dieci anni. In questo tempo così prolungato ha esercitato il suo peso il fattore burocratico purtroppo. L'ente che era competente, la Provincia, aveva problemi a finanziare i lavori a causa dei vincoli del patto di stabilità. Quando la Regione nel 2016 ha potuto avocare a sé le deleghe, ha approvato il progetto, ha bandito la gara e nel gennaio 2019 ha fatto partire i lavori. Nonostante l'epidemia covid poi, in un anno e mezzo i lavori sono stati fatti». C'era anche il sindaco Luca Salvetti, il consigliere regionale Francesco Gazzetti e il presidente dell'Autorità Portuale Stefano Corsini. Ceccarelli ha poi sottolineato: «Abbiamo quasi completamente finanziato il raccordo tra la rete ferroviaria e la Darsena Toscana. Cofinanziato lo scavalco ferroviario tra porto e interporto i cui lavori propedeutici alla completa realizzazione sono in fase di partenza. Abbiamo messo a disposizione 200 milioni per il progetto della Darsena Europa». Infine Ceccarelli ha citato la questione annosa della 'Tirrenica': «Ci abbiamo messo tutto il nostro impegno. Il governo l'ha inserita nella trentina di opere che dovrebbero essere commissariate per accelerarne la realizzazione. I giorni scorsi ho parlato con Roma che conferma questo iter». Monica Dolciotti.



Viabilità - Riaperto lo svincolo "Livorno-Porto" - Accesso più veloce per la Darsena Toscana

18 Jun, 2020 I lavori per il ripristino della frana, al km 79+865 della sgc Fi-Pi-Li, nel Comune di Livorno sono stati aggiudicati a ottobre 2018 - La consegna definitiva dei lavori risale al 7 gennaio 2019 **LIVORNO** - Stamani la riapertura della nuova rampa di accesso dello svincolo "Livorno-Porto" al km 79+865 della FI-PI-LI, la rampa di uscita di via Quaglierini nel comune di **Livorno**, in seguito alla riparazione la maxi-buca, che aveva ostacolato la viabilità verso Tirrenia. La frana di via Quaglierini risiva a circa 13 anni fa ed è divenuta questione di competenza regionale dal 2016. Il cantiere è stato ufficialmente chiuso stamani . Massima soddisfazione da parte delle autorità; per l'assessore regionale alle infrastrutture e ai trasporti, Vincenzo Ceccarelli , per il ripristino della rampa: 'Finalmente siamo riusciti a giungere al termine di questo intervento complesso. Nel corso di questi anni si è reso necessario realizzare una viabilità provvisoria per cercare di ridurre al minimo i disagi, cercando al tempo stesso di portare avanti i lavori'. La Regione si subito adoperata per accelerare la soluzione dei problemi ereditati dalla precedente gestione e per adeguare le procedure di gara al nuovo codice degli appalti. I

lavori per il ripristino della frana, al km 79+865 della sgc Fi-Pi-Li, nel Comune di Livorno sono stati aggiudicati a ottobre 2018 ad un raggruppamento temporaneo di imprese con sede legale a Pomarance (Pi). La consegna definitiva dei lavori risale al 7 gennaio 2019 e, nonostante l'emergenza sanitaria, il raggruppamento temporaneo di imprese che ha ottenuto l'appalto, è riuscito a proseguire nelle attività di cantiere e a portare avanti le lavorazioni con alcune difficoltà per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione (calcestruzzo, acciaio, barriere di sicurezza stradali, segnaletica verticale ed orizzontale). 'Adesso i lavori sono conclusi - aggiunge Ceccarelli - e viene definitivamente aperta la bretella di uscita dello svincolo di **Livorno Porto** della sgc Fi-Pi-Li e la consegneremo alla Provincia di **Livorno**, in qualità di ente proprietario di via Quaglierini, e alla Città Metropolitana di Firenze, quale ente gestore della Sgc. Rimangono da concludere i lavori sulla carreggiata nord della Sgc, all'altezza dello svincolo. '. Ricordiamo infine che il costo complessivo dei lavori ammonta a 3 milioni 370 mila euro; 2 milioni e 250 mila euro provengono dalla Regione, il restante dalla Provincia di **Livorno** . All'incontro con la stampa è intervenuto anche il sindaco di **Livorno**, Luca Salvetti, che ha evidenziato la doppia importanza che questa riapertura riveste per **Livorno** e per l'intera Toscana : ' Con la praticabilità dello svincolo diviene finalmente più semplice raggiungere per tutti i toscani la zona di **Livorno** nord, Calambrone e Tirrenia, con tutto ciò che questo comporta a livello di viabilità generale. Sarà comunque importante, questa viabilità, anche per motivi legati allo sviluppo economico dell'area, permettendo un più facile e veloce accesso alla darsena Toscana e in prospettiva alla darsena Europa '. 'Anche noi siamo molto soddisfatti di questa inaugurazione', ha commentato il presidente dell'Autorità portuale, Stefano Corsini, che ha evidenziato il ruolo strategico della viabilità per 'il pieno sviluppo del **porto di Livorno**'. Sono intervenuti anche il consigliere regionale Francesco Gazzetti, che sul territorio molto si è impegnato per fare in modo che la rampa fosse riaperta alla viabilità e il rappresentante della Provincia di **Livorno**, Giovanni Biasci, con delega alle Infrastrutture.



Riaperto al traffico svincolo FI - PI - LI di via Quagliolini a Livorno

Ceccarelli: 'Finalmente concluso un intervento atteso da anni' Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. È stata riaperta oggi, giovedì 18 giugno, la rampa di uscita della FI - PI - LI di via Quagliolini nel comune di Livorno. Non nasconde la propria soddisfazione l' Assessore a infrastrutture e trasporti Vincenzo Ceccarelli. Finalmente siamo riusciti a giungere al termine di questo intervento complesso. Nel corso di questi anni si è reso necessario realizzare una viabilità provvisoria per cercare di ridurre al minimo i disagi, cercando al tempo stesso di portare avanti i lavori. Come è noto, la frana di via Quagliolini risale a circa 13 anni fa ed è divenuta questione di competenza regionale dal 2016. La Regione si subito adoperata per accelerare la soluzione dei problemi ereditati dalla precedente gestione e per adeguare le procedure di gara al nuovo codice degli appalti, pi volte modificato. I lavori per il ripristino della frana, al km 79+865 della SGC FI - PI - LI , nel Comune di Livorno sono stati aggiudicati a ottobre 2018 ad un raggruppamento temporaneo di imprese con sede legale a Pomarance (PI). La consegna definitiva dei lavori risale al 7 gennaio 2019 e, nonostante l' emergenza sanitaria, il raggruppamento temporaneo di imprese che ha ottenuto l' appalto, è riuscito a proseguire nelle attività di cantiere e a portare avanti le lavorazioni con alcune difficoltà per l' approvvigionamento dei materiali da costruzione, calcestruzzo, acciaio, barriere di sicurezza stradali, segnaletica verticale ed orizzontale. Aggiunge Ceccarelli: Adesso i lavori sono conclusi e viene definitivamente aperta la bretella di uscita dello svincolo di Livorno Porto della SGC FI - PI - LI e la consegneremo alla Provincia di Livorno, in qualità di ente proprietario di via Quagliolini, e alla Città Metropolitana di Firenze, quale ente gestore della SGC. Rimangono da concludere i lavori sulla carreggiata nord della SGC, all' altezza dello svincolo. Abbiamo deciso di dare priorità alla conclusione dei lavori su via Quagliolini, rispetto a quelli sulla carreggiata della SGC, per ridurre i disagi agli utenti per gli spostamenti da e per la costa durante la stagione balneare, necessità che nel periodo estivo dello scorso anno ha comportato la realizzazione di una viabilità provvisoria all' interno del cantiere rimasta attiva durante i mesi di luglio ed agosto. Ricordiamo infine che il costo complessivo dei lavori ammonta a 3 milioni 370 mila euro; 2 milioni e 250 mila euro provengono dalla Regione, il restante dalla Provincia di Livorno. All' incontro con la stampa è intervenuto anche il sindaco di Livorno, Luca Salvetti, che ha evidenziato la doppia importanza che questa riapertura riveste per Livorno e per l' intera Toscana: Con la praticabilità dello svincolo diviene finalmente più semplice raggiungere per tutti i toscani la zona di Livorno nord, Calambrone e Tirrenia, con tutto ciò che questo comporta a livello di viabilità generale. Sarà comunque importante, questa viabilità, anche per motivi legati allo sviluppo economico dell' area, permettendo un più facile e veloce accesso alla darsena Toscana e in prospettiva alla darsena Europa. Ha commentato il Presidente dell' Autorità portuale, **Stefano Corsini**, che ha evidenziato il ruolo strategico della viabilità: Anche noi siamo molto soddisfatti di questa inaugurazione il pieno sviluppo del porto di Livorno. Sono intervenuti anche il consigliere regionale Francesco Gazzetti, che sul territorio molto si è impegnato per fare in modo che la rampa fosse riaperta alla viabilità e il rappresentante della Provincia di Livorno, Giovanni Biasci, con delega alle Infrastrutture.



Il Nautilus

Livorno

Porto di Livorno: In memoria di Giuliano Gallanti

Un omaggio alla memoria di uomo che con le proprie azioni e convinzioni ha saputo forgiare il destino della portualità nazionale, dando anche un futuro al porto di Livorno, che ha guidato per sei anni, dal 2011 al 2017. Stamattina, a Palazzo Rosciano, quartier generale dell' AdSP, si è tenuta la cerimonia di intitolazione della Sala Riunioni a Giuliano Gallanti, l' ultimo presidente della Port Authority livornese. Alla cerimonia hanno presenziato i vertici dell' AdSP e la figlia di Gallanti, Francesca. E' stato un visibilmente emozionato Massimo Provinciali a sottolineare l' importanza simbolica di questo riconoscimento: «Giuliano ha scritto la storia della portualità italiana. L' eredità che ha lasciato è uno stimolo per tutti noi», ha detto Provinciali, che con l' avvocato dei moli ha fatto squadra durante gli anni di permanenza a Livorno. Dopo aver passato in rassegna i numerosi incarichi che Gallanti ha collezionato nella sua vita lavorativa, non ultimo quello di numero uno dell' Organizzazione dei Porti Europei (ESPO), il segretario generale dell' AdSP, ha voluto ringraziare ancora una volta l' ex presidente per quanto ha fatto per Livorno: «Considero ancora oggi un onore aver potuto sostenere con lui le numerose battaglie portate avanti in nome dello sviluppo del porto. Credo che la comunità livornese gli debba molto e non mi riferisco soltanto al Piano Regolatore Portuale approvato nel 2015. Era anche un uomo di larghi orizzonti, appassionato al rapporto porto/città, come dimostra il fatto di aver creduto nelle potenzialità della Fortezza Vecchia, cui riconosceva il ruolo fondamentale di cerniera tra il mondo dei traffici e quello dei soft values». Emozionata anche Francesca Gallanti, che ha ringraziato l' Autorità Portuale per il riconoscimento tributato al padre: «Se oggi fosse qui con noi, sono sicura che ne sarebbe orgoglioso. Livorno è stata una tappa fondamentale della sua vita e mi piace poter pensare che la sala riunioni, teatro di tante battaglie durante i vari Comitati Portuali, possa recare l' impronta indelebile del suo nome». Guarda il video



Riaperta rampa di uscita della Fi-Pi-Li

La frana risale a circa 13 anni fa ed è diventata questione di competenza regionale dal 2016

Redazione

LIVORNO Riaperta la rampa di uscita della Fi-Pi-Li di via Quaglierini nel comune di Livorno. Non nasconde la propria soddisfazione l'assessore a infrastrutture e trasporti Vincenzo Ceccarelli. Finalmente siamo riusciti a giungere al termine di questo intervento complesso. Nel corso di questi anni si è reso necessario realizzare una viabilità provvisoria per cercare di ridurre al minimo i disagi, cercando al tempo stesso di portare avanti i lavori. Come è noto, la frana di via Quaglierini risale a circa 13 anni fa ed è diventata questione di competenza regionale dal 2016. La Regione si subito adoperata per accelerare la soluzione dei problemi ereditati dalla precedente gestione e per adeguare le procedure di gara al nuovo codice degli appalti, pi volte modificato. I lavori per il ripristino della frana, al km 79+865 della sgc Fi-Pi-Li, nel Comune di Livorno sono stati aggiudicati a Ottobre 2018 ad un raggruppamento temporaneo di imprese con sede legale a Pomarance (Pi). La consegna definitiva dei lavori risale al 7 Gennaio 2019 e, nonostante l'emergenza sanitaria, il raggruppamento temporaneo di imprese che ha ottenuto l'appalto, è riuscito a proseguire nelle attività di cantiere e a portare avanti le lavorazioni con alcune difficoltà per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione (calcestruzzo, acciaio, barriere di sicurezza stradali, segnaletica verticale ed orizzontale). Adesso i lavori sono conclusi aggiunge Ceccarelli e viene definitivamente aperta la bretella di uscita dello svincolo di Livorno Porto della strada grande comunicazione (Sgc) Fi-Pi-Li e la consegneremo alla Provincia di Livorno, in qualità di ente proprietario di via Quaglierini, e alla Città Metropolitana di Firenze, quale ente gestore della Sgc. Rimangono da concludere i lavori sulla carreggiata nord della Sgc, all'altezza dello svincolo. Abbiamo deciso di dare priorità alla conclusione dei lavori su via Quaglierini, rispetto a quelli sulla carreggiata della Sgc, per ridurre i disagi agli utenti per gli spostamenti da e per la costa durante la stagione balneare, necessità che nel periodo estivo dello scorso anno ha comportato la realizzazione di una viabilità provvisoria all'interno del cantiere rimasta attiva durante i mesi di luglio ed Agosto. Ricordiamo infine che il costo complessivo dei lavori ammonta a 3 milioni 370 mila euro; 2 milioni e 250 mila euro provengono dalla Regione, il restante dalla Provincia di Livorno. All'incontro con la stampa è intervenuto anche il sindaco di Livorno, Luca Salvetti, che ha evidenziato la doppia importanza che questa riapertura riveste per Livorno e per l'intera Toscana: Con la praticabilità dello svincolo diviene finalmente più semplice raggiungere per tutti i toscani la zona di Livorno nord, Calambrone e Tirrenia, con tutto ciò che questo comporta a livello di viabilità generale. Sarà comunque importante, questa viabilità, anche per motivi legati allo sviluppo economico dell'area, permettendo un più facile e veloce accesso alla darsena Toscana e in prospettiva alla darsena Europa. Anche noi siamo molto soddisfatti di questa inaugurazione, ha commentato il presidente dell'Autorità portuale, Stefano Corsini, che ha evidenziato il ruolo strategico della viabilità per il pieno sviluppo del porto di Livorno. Sono intervenuti anche il consigliere regionale Francesco Gazzetti, che sul territorio molto si è impegnato per fare in modo che la rampa fosse riaperta alla viabilità e il rappresentante della Provincia di Livorno, Giovanni Biasci, con delega alle Infrastrutture.

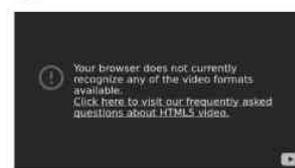


Riaperta rampa di uscita della Fi-Pi-Li

La frana risale a circa 13 anni fa ed è diventata questione di competenza regionale dal 2016

18 GIUGNO 2020 12:00 - 18 giugno 2020

Redazione



LIVORNO - Riaperta la rampa di uscita della **Fi-Pi-Li di via Quaglierini** nel comune di Livorno. Non nasconde la propria soddisfazione l'assessore a infrastrutture e trasporti Vincenzo Ceccarelli. Finalmente siamo riusciti a giungere al termine di questo intervento complesso. Nel corso di questi anni si è reso necessario realizzare una viabilità provvisoria per cercare di ridurre al minimo i disagi, cercando al tempo stesso di portare avanti i lavori. Come è noto, la frana di via Quaglierini risale a circa 13 anni fa ed è diventata questione di competenza regionale dal 2016. La Regione si subito adoperata per accelerare la soluzione dei problemi ereditati dalla precedente gestione e per adeguare le procedure di gara al nuovo codice degli appalti, pi volte modificato. I lavori per il ripristino della frana, al km 79+865 della sgc Fi-Pi-Li, nel Comune di Livorno sono stati aggiudicati a Ottobre 2018 ad un raggruppamento temporaneo di imprese con sede legale a Pomarance (Pi). La consegna definitiva dei lavori risale al 7 Gennaio 2019 e, nonostante l'emergenza sanitaria, il raggruppamento temporaneo di imprese che ha ottenuto l'appalto, è riuscito a proseguire nelle attività di cantiere e a portare avanti le lavorazioni con alcune difficoltà per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione (calcestruzzo, acciaio, barriere di sicurezza stradali, segnaletica verticale ed orizzontale). Adesso i lavori sono conclusi aggiunge Ceccarelli e viene definitivamente aperta la bretella di uscita dello svincolo di Livorno Porto della strada grande comunicazione (Sgc) Fi-Pi-Li e la consegneremo alla Provincia di Livorno, in qualità di ente proprietario di via Quaglierini, e alla Città Metropolitana di Firenze, quale ente gestore della Sgc. Rimangono da concludere i lavori sulla carreggiata nord della Sgc, all'altezza dello svincolo. Abbiamo deciso di dare priorità alla conclusione dei lavori su via Quaglierini, rispetto a quelli sulla carreggiata della Sgc, per ridurre i disagi agli utenti per gli spostamenti da e per la costa durante la stagione balneare, necessità che nel periodo estivo dello scorso anno ha comportato la realizzazione di una viabilità provvisoria all'interno del cantiere rimasta attiva durante i mesi di luglio ed Agosto. Ricordiamo infine che il costo complessivo dei lavori ammonta a 3 milioni 370 mila euro; 2 milioni e 250 mila euro provengono dalla Regione, il restante dalla Provincia di Livorno. All'incontro con la stampa è intervenuto anche il sindaco di Livorno, Luca Salvetti, che ha evidenziato la doppia importanza che questa riapertura riveste per Livorno e per l'intera Toscana: Con la praticabilità dello svincolo diviene finalmente più semplice raggiungere per tutti i toscani la zona di Livorno nord, Calambrone e Tirrenia, con tutto ciò che questo comporta a livello di viabilità generale. Sarà comunque importante, questa viabilità, anche per motivi legati allo sviluppo economico dell'area, permettendo un più facile e veloce accesso alla darsena Toscana e in prospettiva alla darsena Europa. Anche noi siamo molto soddisfatti di questa inaugurazione, ha commentato il presidente dell'Autorità portuale, Stefano Corsini, che ha evidenziato il ruolo strategico della viabilità per il pieno sviluppo del porto di Livorno. Sono intervenuti anche il consigliere regionale Francesco Gazzetti, che sul territorio molto si è impegnato per fare in modo che la rampa fosse riaperta alla viabilità e il rappresentante della Provincia di Livorno, Giovanni Biasci, con delega alle Infrastrutture.

ARRIVATI O SPETTIN IL DOOR

ARGOMENTI CORRELATI: #FIRENZE#GIAZZETTI#LUCA SALVETTI#VINCENZO CECCARELLI

ALTERNATIVE DI PIÙ: #LIVORNO#LIVORNO#LIVORNO#LIVORNO

DA VOI PREZIOSI: Fedepilotti pubblica il Rapporto del C.I.E.L.L.

INFORMAZIONI UTILI: Confronto su vertenze e draggiaggi ad Olbia



Riunita Cabina regia Città-Porto Livorno

Darsena Europa, microtunnel, bacini, sicurezza passeggeri e occupazione gli argomenti trattati

Vezio Benetti

LIVORNO Riunita la Cabina di regia Città-Porto presieduta dal sindaco Luca Salvetti e dall'assessora al porto Barbara Bonciani. Alla cabina di regia, oltre all'**AdSp** mar Tirreno settentrionale e alla Capitaneria di porto partecipano le associazioni datoriali e sindacali di riferimento. Si è parlato dello stato dell'arte della messa in sicurezza del traffico passeggeri dal rischio contagio Covid-19. Presenti il presidente di Porto Livorno 2000 Matteo Savelli e il presidente **AdSp** Stefano Corsini. L'assessora Bonciani ha ricordato come nell'incontro tenutosi a metà Maggio fosse stata evidenziata la necessità di intervenire in tempi brevi, in modo da garantire una ripresa del traffico passeggeri in sicurezza. In quell'occasione e negli incontri successivi, tenuto conto dei vari Dpcm e delle Linee guida emesse dal Mit in materia di gestione stazioni marittime e portuali, si era convenuti sulla necessità di favorire l'occupazione dei molti lavoratori stagionali afferenti alle crociere, impiegandoli nelle nuove attività previste per legge di prevenzione del rischio da contagio Covid 19. L'assessora ha ricordato che, a questo proposito, le linee guida del Mit prevedono, oltre che l'uso di cartellonistica plurilingue e la promozione di sistemi on line di prenotazione e acquisto biglietti, anche il potenziamento del personale preposto ai servizi di vigilanza, accoglienza e informazione all'utenza, essendo necessario attivare accessi contingentati, oltre che favorire il distanziamento sociale. A fronte di questo percorso, i soggetti privati che a Livorno sono interessati alla gestione del traffico passeggeri hanno redatto, come previsto dalla legge, un Piano di prevenzione del rischio. Considerata la necessità, fin dall'inizio maturata, a fronte delle perdite economiche derivanti, in particolare, dallo stop del traffico crocieristico, l'**Adsp** si era impegnata ad adottare un provvedimento di riduzione dei canoni demaniali per questi soggetti. Considerato che il traffico passeggeri per quanto riguarda i traghetti è ripreso il 1 Giugno, l'assessora Bonciani ha chiesto all'**AdSp** i tempi di adozione del provvedimento di riduzione dei canoni concessori, necessario, al fine dell'implementazione del personale dedicato alle attività relative alla prevenzione del rischio. Il presidente Corsini ha riferito che con la Conferenza dei servizi si è presa visione definitiva dei Piani di Prevenzione dei soggetti privati e che a fine mese, nel momento in cui ci sarà la conversione del Decreto Rilancio che permetterà alle **AdSp** di utilizzare l'avanzo di amministrazione per la riduzione dei canoni, provvederà ad adottare il provvedimento contenente le regole per l'abbattimento dei canoni concessori e degli oneri relativi ai servizi aggiuntivi che gli operatori garantiranno in materia di prevenzione del rischio. Il secondo punto all'ordine del giorno ha riguardato la situazione occupazionale nel porto di Livorno, con particolare riferimento agli art 16,17 e 18 L.84/94. L'argomento era stato già trattato nel Tavolo del Patto del Lavoro tenuto in Comune e nelle precedenti cabine di regia città porto a seguito dell'aggravarsi della situazione occupazionale per effetto dell'emergenza sanitaria. Le organizzazioni sindacali hanno ricordato la necessità di intervenire sul controllo degli straordinari, sulle esternalizzazioni degli art.18, oltre che sulla definizione di un organico porto. Questi punti, già trattati in varie riunioni della Commissione Consultiva in **AdSp**, necessitano di essere ripresi rapidamente, in quanto l'emergenza sanitaria ha di fatto esasperato le problematiche già in essere sulla gestione del lavoro portuale. Il presidente Corsini si è detto pronto a convocare a breve la Commissione Consultiva



per proseguire i lavori già avviati nelle riunioni precedenti. Le organizzazioni datoriali hanno chiesto un confronto rapido su questa questione con le organizzazioni sindacali. Nella seconda parte della riunione, l'assessora Bonciani e il sindaco hanno chiesto al presidente Corsini il cronoprogramma delle opere a mare, darsena Europa e microtunnel e un chiarimento sullo stato



Messaggero Marittimo

Livorno

dell'arte della gara relativa alla gestione dei bacini di carenaggio del porto di Livorno. A parlare il presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini ed i tecnici Enrico Pribaz e Paolo Scarpellini. Sulla darsena Europa il presidente ha informato che è stata inviata una scheda tecnica procedurale al Mit affermando che la conclusione dell'opera è prevista per il 2024. Sempre sulla darsena Europa Corsini ha informato che le simulazioni al Cetena di Genova, per quanto attiene alla sicurezza della navigazione e la manovra delle navi in quella che sarà la nuova darsena, hanno avuto un esito positivo. Le navi utilizzate nella simulazione sono della classe Neopanamax 366×51,2 e Megamax 24 (399×62), entrambe testate nei due ormeggi previsti per le navi portacontainer in darsena Europa. Durante le prove di simulazione effettuate da AdSp insieme a Capitaneria di porto e Corporazione dei piloti è sorta la necessità di apportare delle modifiche migliorative al progetto iniziale mediante una procedura di adeguamento tecnico funzionale che permetterà un miglior ingresso delle navi, oltre che facilitare la manovra. Per quanto riguarda il microtunnel, l'ing. Pribaz dell'Autorità di Sistema, ha informato che a Luglio dovrebbero ripartire i lavori sul pozzo del Magnale, in quanto è in corso un accordo con la ditta per la ripresa degli scavi, al momento fermi perchè attivata una procedura di precontenzioso che si avvia alla conclusione. Ad oggi il procedimento è stato trasmesso all'avvocatura per la perizia e a breve si potrà procedere con l'inizio dei lavori. L'Autorità di Sistema ha informato che sono già stati presi contatti con Eni ed è pronta per ripartire. Entro Agosto 2022 saranno rimosse le tubazioni Eni con dragaggio preliminare. Per il progetto Torre del Marzocco, la gara si farà a metà 2021. Il canale, a sezione di 125 metri, sarà allargato entro Agosto 2022. Sulla gara relativa ai Bacini di carenaggio, di grande interesse per la città di Livorno, il presidente e il RUP Scarpellini hanno informato che la fase tecnica si è conclusa a Dicembre 2019. Al momento si sta procedendo alle verifiche che saranno concluse nel tempo di due mesi. Al termine dei lavori i presenti hanno convenuto di riunire una cabina di regia a breve per monitorare la situazione occupazionale e operativa del porto, in particolare anche a seguito dei risultati della prossima Commissione Consultiva.

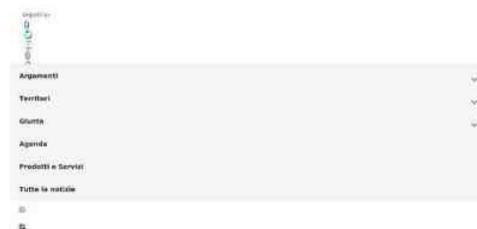
Regione Toscana

Livorno

Livorno, riaperto al traffico lo svincolo della Fi-Pi-Li di via Quaglierini - Toscana Notizie

Ceccarelli: 'Finalmente concluso un intervento atteso da anni'

Un momento dell' inaugurazione. Da sinistra, Gazzetti, Biasci, Ceccarelli e Salvetti. È stata riaperta oggi, giovedì 18 giugno, la rampa di uscita della Fi-Pi-Li di via Quaglierini nel comune di **Livorno**. Non nasconde la propria soddisfazione l' assessore a infrastrutture e trasporti Vincenzo Ceccarelli. 'Finalmente siamo riusciti a giungere al termine di questo intervento complesso. Nel corso di questi anni si è reso necessario realizzare una viabilità provvisoria per cercare di ridurre al minimo i disagi, cercando al tempo stesso di portare avanti i lavori'. Come è noto, la frana di via Quaglierini risale a circa 13 anni fa ed è divenuta questione di competenza regionale dal 2016. La Regione si è subito adoperata per accelerare la soluzione dei problemi ereditati dalla precedente gestione e per adeguare le procedure di gara al nuovo codice degli appalti, più volte modificato. I lavori per il ripristino della frana, al km 79+865 della sgc Fi-Pi-Li, nel Comune di Livorno sono stati aggiudicati a ottobre 2018 ad un raggruppamento temporaneo di imprese con sede legale a Pomarance (Pi). La consegna definitiva dei lavori risale al 7 gennaio 2019 e, nonostante l' emergenza sanitaria, il raggruppamento temporaneo di imprese che ha ottenuto l' appalto, è riuscito a proseguire nelle attività di cantiere e a portare avanti le lavorazioni con alcune difficoltà per l' approvvigionamento dei materiali da costruzione (calcestruzzo, acciaio, barriere di sicurezza stradali, segnaletica verticale ed orizzontale). 'Adesso i lavori sono conclusi - aggiunge Ceccarelli - e viene definitivamente aperta la bretella di uscita dello svincolo di **Livorno Porto** della sgc Fi-Pi-Li e la consegneremo alla Provincia di **Livorno**, in qualità di ente proprietario di via Quaglierini, e alla Città Metropolitana di Firenze, quale ente gestore della Sgc. Rimangono da concludere i lavori sulla carreggiata nord della Sgc, all' altezza dello svincolo. Abbiamo deciso di dare priorità alla conclusione dei lavori su via Quaglierini, rispetto a quelli sulla carreggiata della Sgc, per ridurre i disagi agli utenti per gli spostamenti da e per la costa durante la stagione balneare, necessità che nel periodo estivo dello scorso anno ha comportato la realizzazione di una viabilità provvisoria all' interno del cantiere rimasta attiva durante i mesi di luglio ed agosto'. Ricordiamo infine che il costo complessivo dei lavori ammonta a 3 milioni 370 mila euro; 2 milioni e 250 mila euro provengono dalla Regione, il restante dalla Provincia di **Livorno**. All' incontro con la stampa è intervenuto anche il sindaco di **Livorno**, Luca Salvetti, che ha evidenziato la doppia importanza che questa riapertura riveste per **Livorno** e per l' intera Toscana: 'Con la praticabilità dello svincolo diviene finalmente più semplice raggiungere per tutti i toscani la zona di **Livorno** nord, Calambrone e Tirrenia, con tutto ciò che questo comporta a livello di viabilità generale. Sarà comunque importante, questa viabilità, anche per motivi legati allo sviluppo economico dell' area, permettendo un più facile e veloce accesso alla darsena Toscana e in prospettiva alla darsena Europa'. 'Anche noi siamo molto soddisfatti di questa inaugurazione', ha commentato il presidente dell' Autorità portuale, Stefano Corsini, che ha evidenziato il ruolo strategico della viabilità per 'il pieno sviluppo del **porto** di **Livorno**'. Sono intervenuti anche il consigliere regionale Francesco Gazzetti, che sul territorio molto si è impegnato per fare in modo che la rampa fosse riaperta alla viabilità e il rappresentante della Provincia di **Livorno**, Giovanni Biasci, con delega alle Infrastrutture.



di Roberto Savarelli Marco Ceccarelli
18 giugno 2020
12:41

Livorno, riaperto al traffico lo svincolo della Fi-Pi-Li di via Quaglierini

Ceccarelli: "Finalmente concluso un intervento atteso da anni"



Un momento dell'inaugurazione. Da sinistra: Gazzetti, Biasci, Ceccarelli e Salvetti.

È stata riaperta oggi, giovedì 18 giugno, la rampa di uscita della Fi-Pi-Li di via Quaglierini nel comune di Livorno. Non nasconde la propria soddisfazione l'assessore a infrastrutture e trasporti Vincenzo Ceccarelli. 'Finalmente siamo riusciti a giungere al termine di questo intervento complesso. Nel corso di questi anni si è reso necessario realizzare una viabilità provvisoria per cercare di ridurre al minimo i disagi, cercando al tempo stesso di portare avanti i lavori'.

PORTOFERRAIO

Nuovo look per l' area portuale

La zona portuale si rifà il look in vista dell' arrivo dei turisti. Sono in corso, a cura dell' impresa edile 'Fratelli Massai' di Grosseto - che si aggiudicata l' appalto - i lavori di Calata Italia, commissionati dall' **Autorità portuale**: asfaltatura (con uso di tappeto fonoassorbente) e realizzazione della segnaletica stradale orizzontale del tratto di viabilità compreso tra piazza Citi e la rotatoria davanti al molo Massimo. La zona è interdetta alla circolazione veicolare. I lavori, la cui esecuzione era prevista prima di Pasqua ma è slittata per la pandemia, verranno in pochi giorni. Prevista una nuova viabilità con un senso unico in uscita da piazza Citi, una corsia per gli imbarchi accanto al marciapiede lato mare e la revisione dei parcheggi davanti ai portici.

Il territorio riparte LIVORNO PROVINCIA

Pim, tre progetti per nave Victoria

Marchi arriva in porto a Fiumbione L'unità da cocoon. Trasformazione in albergo, refettorio e dormitorio



La nave Victoria Victoria ha fatto tappa al Porto di Livorno. L'unità da cocoon, che sarà trasformata in albergo, refettorio e dormitorio, è arrivata in porto a Fiumbione. La nave è stata accolta dal sindaco Marchi e dal direttore del porto. La nave è stata accolta dal sindaco Marchi e dal direttore del porto. La nave è stata accolta dal sindaco Marchi e dal direttore del porto.



Scotti

Via dell'Argentario, 59
57122 Livorno
Tel. 0586461137

scotti.mattia@libero.it
info@scotti.it

480 metri di costa, 1200 metri di spiaggia, 1000 metri di mare. Un'isola paradisiaca, un'isola di sogno. Un'isola che si trova a Livorno. Un'isola che si chiama Scotti.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

traghetti e turismo

Arrivano le prenotazioni, sbloccate le navi

Per luglio e agosto la stagione dovrebbe riservare un afflusso notevole sull' Isola. E Moby e Toremar schierano la flotta

Antonella Danesi/ portoferraio Andranno a regime i primi giorni di luglio gli orari dei traghetti di Moby e Toremar, del Gruppo Onorato Armatori, sulla tratta che collega l' Isola d' Elba con **Piombino**. Quest' estate le due compagnie arriveranno fino a 100 corse al giorno in arrivo e in partenza dall' isola, in alcune fasce orarie a distanza di 6 minuti tra l' una e l' altra. Intanto da domani entrerà in servizio un' altra nave Moby per incrementare i collegamenti, visto l' interesse dimostrato dai turisti per l' Elba che preannuncia un grande afflusso di turisti. Come dimostrato la settimana scorsa, dopo la completa riapertura dopo il lungo lockdown conseguente all' emergenza Covid 19. In orario serale si sono creati problemi sul **porto** di **Piombino** soprattutto per le numerose auto dirette all' Elba, alcune delle quali, anche di residenti, sono rimaste a terra in attesa della corsa successiva. Un problema di cui si è interessato anche il sindaco di Portoferraio, Angelo Zini che subito dopo ha preso contatti con le compagnie per avere rassicurazioni sull' intensificazione delle corse al più presto e sull' ingresso di ulteriori traghetti. Le previsioni ottimistiche della stagione turistica elbana hanno quindi convinto Moby ad anticipare tre coppie di corse che ancora non erano state attivate e che entreranno in servizio sabato 20 giugno fino al trenta del mese con una frequenza di partenze modulate sulle esigenze della stagione appena partita oltre che degli elbani e dei pendolari che ogni giorno si spostano dall' Elba sul continente e viceversa. Sarà il traghetto Moby Baby Two che effettuerà le corse per i prossimi 10 giorni. Da **Piombino** la prima è alle 7,30, a cui seguirà quella delle 12 e delle 15. Da Portoferraio, il traghetto Moby effettuerà il collegamento con il continente alle 9.30, alle 13,30 ed alle 18,40. A luglio le corse aumenteranno ed entrerà sulla tratta un ulteriore traghetto Toremar, la Rio Marina Bella, attualmente non in servizio. Effettuerà 15 corse dal lunedì al giovedì e 17 nel fine settimana , dal venerdì alla domenica. In più sarà spostata anche su Rio Marina per effettuare alcune corse tra il versante orientale e **Piombino**. Una presenza di corse capillare che nei giorni e nelle ore di punta, come ha annunciato Il vicepresidente e responsabile commerciale del gruppo di cui fanno parte Moby e Toremar Alessandro Onorato, prevederà partenze anche a sei minuti di distanza l' una dall' altra , sempre secondo la formula "parti prima" che permette di imbarcarsi sul primo traghetto disponibile evitando attese in banchina o sotto il sole. Per garantire la sicurezza dei viaggiatori sulle navi è prevista la presenza del "care manager", preposto ad assicurare scrupolosamente il rispetto di tutte le norme sul distanziamento e il corretto uso delle mascherine , con una continua sanificazione degli spazi. --



piombino

Lo scalo diventa un riferimento

La nave Costa Victoria ha una stazza di 75mila tonnellate e 250 metri di lunghezza. Poco meno della Costa Diadema che misurava 34 metri e che è rimasta ormeggiata a Piombino per circa due mesi nel pieno dell'emergenza Covid. Piombino diventa quindi un **porto** di riferimento per la Costa Crociere che l' ha utilizzato nel momento di lockdown e che può essere usato anche nel futuro. Tanto più che la ripresa delle crociere avverrà a fine estate e sarà inizialmente in ambito concentrata mediterraneo. Piombino può diventare un **porto** di riferimento.



The image is an advertisement for Scotti. It features the Scotti logo, which consists of three overlapping circles. Below the logo, the text reads: 'Scotti Via dell'Argentario, 59 57122 Livorno Tel. 0586404137 scotti.scottia.it info@scotti.it'. The background of the advertisement shows a scenic view of a coastline with a beach and the sea.

Pim, tre progetti per nave Victoria

Martedì arriva in porto a Piombino l'unità da crociera. Trasformazione in albergo, refitting o demolizione

PIOMBINO Non è ancora deciso il destino della nave Costa Victoria. L'unità della Costa Crociere è stata acquisita dalla società del gruppo San Giorgio al **Porto** e martedì 23 arriverà nel **porto** di Piombino per attraccare alla banchina Pim (Piombino industrie marittime). Dopo la sistemazione dei cassoni della nave Concordia, opportunamente modificati per creare la banchina di un **porto** dedicato a yacht di lusso a La Spezia, Pim si prepara quindi a un nuovo intervento. Si avviano così le attività del cantiere navale che si occuperà di refitting e demolizioni navi. Per la Victoria il futuro è ancora da scrivere. Ci sono diversi progetti. La nave potrebbe essere smantellata, ma dato che è del 1996 e le sue condizioni sono molto buone, potrebbe essere anche leggermente modificata trasformandola in nave albergo. Tra l'altro San Giorgio al **Porto** ha un cantiere navale anche al **porto** di Marsiglia e la nave potrebbe essere un utile albergo per le maestranze. L'altra ipotesi è il refitting, ma in questo caso occorre valutare bene il rapporto costi-benefici. Infine la demolizione. A Piombino non può essere fatto il completo smantellamento perché Pim non ha ancora tutte le certificazioni necessarie, possono essere fatti però alcuni smontaggi parziali e questo sarà deciso nei prossimi giorni in base allo studio tecnico. M.P.



The image is an advertisement for 'Scotti', a company located in Grosseto, Livorno. It features the Scotti logo (three interlocking circles) and contact information: 'Via della Fagorata, 51', '57121 Livorno', 'Tel. 0586404197', 'info@scottini.it', 'info@scotti.it'. The background of the ad shows a scenic view of a coastline with buildings and a body of water.

Inaugurata ieri la gru della Icop Ora il porto ha un gigante in più

La Icop, guidata da Elio Libri, ha inaugurato ieri la nuova gru in porto a servizio del traffico commerciale. Ne dà notizia l' **Autorità portuale** sottolineando che così «Si allarga il fronte dei giganti del porto. Un segnale bello e positivo per tutto lo scalo, dell' impegno di un' impresa e di un sistema **portuale** che crede nello sviluppo e nella crescita».

Ancona 15
Corriere Adriatico
venerdì 19 giugno 2020

LE NOTIZIE di oggi

INTEGRAZIONE
Preso al parco con la marijuana

Ubricato alla guida del Tir marcia a zig zag sull'A14 Bloccato dall'autostradale

Cede la falesia del Conero Altra frana a Mezzavalle un brivido per i bagnanti

Inaugurata ieri la gru della Icop Ora il porto ha un gigante in più

PIEMME
NECROLOGIE PARTECIPAZIONI
Servizio telefonico
Tutti giorni compresi - Orario dalle 09:00 alle 19:00
Numero Verde
800 893 426
Fax 06 377 08 483
E-mail: info@piemme.it



Civitavecchia: nuovo confronto tra Presidente AdSP e Cgil Cisl Uil. Si ragiona sul Contratto d' area

(FERPRESS) - Roma, 18 GIU - Il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, **Francesco Maria di Majo** e i rappresentanti dei sindacati confederali di Cgil, Cisl e Uil, si sono nuovamente incontrati ieri a Molo Vespucci per dar seguito al confronto iniziato il 4 giugno scorso. Preliminarmente il massimo esponente dell' ente **portuale** ha aggiornato i rappresentanti delle tre organizzazioni sindacali riguardo all' iter delle tante iniziative sulle quali si sta concentrando il lavoro dell' AdSP nel suo complesso. Ha riferito, quindi, sulla emanazione dell' attesa ordinanza n.18 dell' 11 giugno scorso riguardante la flessibilità delle banchine commerciali, con particolare riferimento alla banchina 24, trasformata in multipurpose. Per il Presidente di **Majo** è stata l' occasione per fornire un quadro aggiornato di quanto si sta muovendo in funzione dell' acquisizione di nuovi traffici attraverso tutta una serie di contatti a livello internazionale. Di **Majo** ha, inoltre, riferito sulle interlocuzioni con gli Assessori regionali Orneli e Alessandri con i quali è in corso, da tempo, un confronto in funzione dello sviluppo del network dei porti laziali. "In tale contesto - ha spiegato di **Majo** - ho illustrato sinteticamente alle organizzazioni sindacali i contenuti della proposta di Piano di Sviluppo Strategico per l' istituzione della Zona Logistica Semplificata del **Tirreno Centro Settentrionale** presentato alla Regione Lazio". Proprio su questo particolare aspetto, i rappresentanti di CGIL, Cisl e Uil hanno sottolineato la necessità di avviare un contratto d' area che andrebbe ad integrare il processo istitutivo delle ZLS. Hanno, così, invitato il Presidente dell' Authority a fare quanto nelle sue facoltà affinché sia previsto all' interno dell' istituenda ZLS. "A tale riguardo - ha sottolineato il Presidente dell' AdSP - la ZLS non solo è totalmente compatibile con strumenti di programmazione negoziata esistenti, ma consentirebbe a questi ultimi di essere ancor più incisivi, anche attraverso il coinvolgimento del MISE, degli enti locali e delle organizzazioni sindacali e datoriali". "Il contesto economico di riferimento illustrato dal Presidente di **Majo** e la cornice normativa entro la quale proporre un progetto di una Zona Logistica Semplificata, ci sono sembrati coerenti e condivisibili soprattutto se affiancati anche dalla nostra proposta di un Contratto d' Area, che rappresenta uno strumento già collaudato ed efficace - hanno affermato i rappresentanti Confederali di Cgil, Cisl e Uil. "Come parti sociali, speriamo che l' utilizzo delle aree retroportuali, legato appunto alla ZLS, sia un volano che generi lavoro stabile e duraturo. Abbiamo anche apprezzato, - hanno evidenziato le OO.SS. - la soluzione 'multipurpose' individuata, sia pur temporaneamente, per la banchina 24, ma riteniamo che tale progetto debba essere garantito anche in futuro, consentendo, così, di raggiungere un punto d' incontro tra le imprese, gli operatori portuali e l' AdSP di Civitavecchia". Il confronto tra il vertice dell' Authority e le organizzazioni sindacali proseguirà ulteriormente in un' ottica di condivisione dei progetti e dei programmi necessari per dare risposte alle tante emergenze del territorio.



Nuovo incontro di Majo-sindacati

Flessibilità delle banchine commerciali, con particolare riferimento alla

Redazione

CIVITAVECCHIA -Nuovo incontro fra di Majo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale e i rappresentanti dei sindacati confederali di Cgil, Cisl e Uil, a molo Vespucci per dar seguito al confronto iniziato il 4 Giugno scorso. Preliminarmente il massimo esponente dell'ente portuale ha aggiornato i rappresentanti delle tre organizzazioni sindacali riguardo all'iter delle tante iniziative sulle quali si sta concentrando il lavoro dell'AdSp nel suo complesso. Ha riferito, quindi, sulla emanazione dell'attesa ordinanza n.18 dell'11 Giugno scorso riguardante la flessibilità delle banchine commerciali, con particolare riferimento alla banchina 24, trasformata in multipurpose. Per il presidente di Majo è stata l'occasione per fornire un quadro aggiornato di quanto si sta muovendo in funzione dell'acquisizione di nuovi traffici attraverso tutta una serie di contatti a livello internazionale. Di Majo ha, inoltre, riferito sulle interlocuzioni con gli assessori regionali Orneli e Alessandri con i quali è in corso, da tempo, un confronto in funzione dello sviluppo del network dei porti laziali. In tale contesto ha spiegato di Majo ho illustrato sinteticamente alle organizzazioni sindacali i contenuti della proposta di Piano di Sviluppo Strategico per l'istituzione della Zona logistica semplificata del Tirreno Centro Settentrionale presentato alla Regione Lazio. Proprio su questo particolare aspetto, i rappresentanti di Cgil, Cisl e Uil hanno sottolineato la necessità di avviare un contratto d'area che andrebbe ad integrare il processo istitutivo delle ZIs. Hanno, così, invitato il presidente dell'Authority a fare quanto nelle sue facoltà affinché sia previsto all'interno dell'istituenda ZIs. A tale riguardo ha sottolineato il presidente la ZIs non solo è totalmente compatibile con strumenti di programmazione negoziata esistenti, ma consentirebbe a questi ultimi di essere ancor più incisivi, anche attraverso il coinvolgimento del Mise, degli enti locali e delle organizzazioni sindacali e datoriali. Il contesto economico di riferimento illustrato da di Majo e la cornice normativa entro la quale proporre un progetto di una Zona logistica semplificata, ci sono sembrati coerenti e condivisibili soprattutto se affiancati anche dalla nostra proposta di un Contratto d'Area, che rappresenta uno strumento già collaudato ed efficace hanno affermato i rappresentanti di Cgil, Cisl e Uil. Come parti sociali, speriamo che l'utilizzo delle aree retroportuali, legato appunto alla ZIs, sia un volano che generi lavoro stabile e duraturo. Abbiamo anche apprezzato, hanno evidenziato i sindacati la soluzione multipurpose' individuata, sia pur temporaneamente, per la banchina 24, ma riteniamo che tale progetto debba essere garantito anche in futuro, consentendo, così, di raggiungere un punto d'incontro tra le imprese, gli operatori portuali e l'AdSp di Civitavecchia.



Scivolo alla Frasca, l'Amministrazione di Civitavecchia cerca soluzioni

Tedesco: "Siamo certi che con le autorità marittime si potrà trovare una "rotta" per arrivare al comune obiettivo".

Civitavecchia - Amministrazione comunale all'opera per cercare una soluzione alla carenza di accessi al mare per piccoli diportisti, seguita al sequestro dell'area con lo scivolo abusivo in località La Frasca. Il sindaco Ernesto Tedesco ha partecipato ad una riunione presso la Capitaneria di Porto per esaminare operativamente possibili risposte alle esigenze sollevate: all'incontro, che è stato organizzato dall'Assessore Manuel Magliani, hanno partecipato il comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia Vincenzo Leone e il consigliere comunale Patrizio Scilipoti. Nell'occasione il Comune ha rappresentato la volontà di esaminare una serie di progettualità a breve e lungo termine che possano garantire il mantenimento e, laddove possibile, lo sviluppo della piccola attività diportistica, nel pieno rispetto delle norme vigenti. Ipotesi da sottoporre ad un tavolo di lavoro allargato anche all'**Autorità** di **Sistema** Portuale, che è competente per materia. Commenta il Sindaco: 'Ringrazio il comandante Leone che si conferma persona squisita e disponibile per aver accettato il nostro invito. Lo faccio anche a nome dei tanti cittadini civitavecchiesi che hanno bisogno di uno scalo a mare per proseguire quell'attività così profondamente legata alla storia di Civitavecchia, che è la fruizione del mare con le proprie piccole imbarcazioni. Vogliamo garantire il mantenimento di questa tradizione all'interno delle norme vigenti e siamo certi che con le **autorità** marittime si potrà trovare una 'rotta' per arrivare al comune obiettivo'. Aggiunge l'Assessore Magliani: 'è nostra intenzione costruire un percorso serio, nel rispetto delle regole, per andare a risolvere un problema vecchio di decenni. Già nei prossimi giorni comunque è previsto un ulteriore passaggio anche presso l'ufficio Demanio marittimo del Comune, alla presenza del consigliere Scilipoti'.



Informazioni Marittime

Napoli

Mastellone: Assoagenti Napoli vitale e propositiva

Il presidente degli agenti marittimi di Napoli replica alle affermazioni di Cerruti e mette in fila i successi della sua presidenza 2012-2016

Riceviamo dal neo presidente di Assoagenti, Andrea Mastellone, una replica all' intervista rilasciata dall' agente marittimo Andrea Cerruti al nostro giornale. Caro direttore, mi riferisco alle dichiarazioni di andrea cerruti da te raccolte e pubblicate. Il contenuto delle stesse mi lascia sconcertato e profondamente amareggiato in quanto sono affermazioni generiche, non riferite ad alcun episodio particolare, fra l' altro del tutto inesistente! L' attuale consiglio direttivo è in carica da soli venti giorni e pertanto quanto dichiarato ritengo si riferisca al quadriennio 2012-2016 di mia presidenza e 2016-2020 di presidenza di Stefano Sorrentini (Andrea Cerruti è stato membro del consiglio direttivo in ambedue i mandati). Gradirei conoscere a quali episodi si riferisce, quali sono gli interessi particolari che sono stati privilegiati come segnalato e perche quanto lamentato non è mai stato sollevato in direttivo per stimolare una ampia discussione fra gli associati. Per quanto mi riguarda, nel mio quadriennio l' associazione è stata rappresentata dal sottoscritto in Comitato portuale e in tutte le altre sedi, promuovendo tavoli di confronto sia in unione industriali che in Confcommercio per le modifiche da apportare al piano regolatore portuale e contrastare le linee guida della prima stesura dello stesso preparata dall' autorità portuale che prevedeva il trasferimento e lo sbarco di tutto il traffico petrolifero su boe da installare al centro del golfo di **Napoli** . L' associazione si è resa promotrice della lunga disputa con il ministero dell' ambiente per il problema dei dragaggi che si trascinava da anni. Abbiamo tenuto a Roma un convegno, moderato dal giornalista Sebastiano Barisoni, a cui parteciparono massimi esponenti del ministero dell' Ambiente e del governo, portando alla ribalta nazionale. Come campione negativo della burocrazia italiana, ostacolo dello sviluppo economico, il caso dragaggi incompiuti del **porto** di **Napoli**. Nel corso di questo convegno, in cui l' associazione da me rappresentata espone le problematiche collegate ai mancati dragaggi, il sottosegretario all' Ambiente, Silvia Velo, assunse a nome del governo l' impegno a trovare la soluzione. Oggi finalmente il dragaggio del **porto** di **Napoli** è stato realizzato e con soddisfazione ribadisco che gli agenti marittimi hanno fatto la loro parte in questa lunghissima vicenda che ha costituito l' ostacolo principale allo sviluppo del **porto** che con il prossimo completamento della darsena di levante avrà realizzato gli obiettivi principali prefissati. Il quadriennio di mia presidenza ha visto il lungo commissariamento dell' autorità portuale a partire da dicembre 2013 fino a dicembre 2016 e la nostra associazione è stata rappresentata in comitato portuale dal sottoscritto. Come risulta dai verbali ufficiali dello stesso, intervenne in tutte le sedute per stigmatizzare e denunciare gli episodi che portarono al commissariamento dell' ente; su iniziativa del sottoscritto quale rappte degli agenti marittimi fu convocato un comitato portuale monotematico per la discussione dei gravi rilievi mossi dai revisori dei conti. Fu convocato altresì, come si rileva dagli atti ufficiali e sempre su richiesta della nostra associazione, un ulteriore comitato portuale monotematico sulla discussione di alcuni costi portuali (fra cui anche l' elevato importo di alcuni oneri concessori) che ostacolavano la competitività del nostro **porto**. La manifestazione di Genova a cui si riferisce Andrea Cerruti riguarda i primi anni Novanta, quando i porti erano completamente in mano pubblica ed i camalli genovesi imponevano le loro condizioni dichiarando addirittura scioperi continui che portarono alla chiusura dei traffici ed al dirottamento delle merci addirittura in Nord Europa. Fu una manifestazione di tutta la portualità



genovese alla quale aderirono ovviamente tutte le categorie danneggiate dalla sospensione dei traffici; nel 1994 fu approvata la legge di riforma portuale che portò alla privatizzazione dei



Informazioni Marittime

Napoli

porti. Per quanto riguarda il problema della mancata adesione all' associazione della agenzia piu importante del **porto** , vorrei chiarire che la stessa gia nel 2010 lasciò l' associazione per rientrarne dopo qualche mese, e ne uscì nuovamente nel 2016. Da quanto mi risulta non aderisce ad altre importanti associazioni territoriali della nostra categoria in altri primari porti nazionali. L' associazione è stata e sarà sempre aperta a tutte le aziende che intendono associarsi per perseguire lo scopo comune della rappresentanza della categoria e di tutti gli armatori rappresentati. Non esistono assolutamente ostacoli al rientro nella compagine peraltro auspicato da tutti gli associati indistintamente allo scopo di rafforzare ulteriormente ed autorevolmente Assoagenti **napoli**. Molti cordiali saluti. Andrea mastellone.

Tornerà a nuova vita il vecchio faro del porto di Brindisi

In Tornerà a nuova vita il vecchio faro all'imboccatura del porto di Brindisi, il «fanale rosso» alto 18 metri, eretto nel 1859 sull'isolotto Giorgio, uno dei cinque del mini-arcipelago delle Pedagne. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha avviato la procedura per una ristrutturazione da circa 430mila euro, e ha convocato una Conferenza dei Servizi preliminare per valutarne il progetto con la Soprintendenza e altri soggetti. Il faro, a pannelli fotovoltaici, è tutt'oggi operativo a cura del Comando di Marifari della Marina Militare. La torre e le strutture circostanti sono in uno stato di degrado tale da rendere difficile l'accesso allo stesso isolotto anche per gli addetti alla manutenzione. Il progetto da sottoporre prevede un intervento che va dalla verifica statica al rifacimento degli impianti.

CULTURA & SPETTACOLI

E dopo 200 anni si riaprono le stanze di Leopardi

Anche studi e ricerche sulla civiltà rupestre sono tra le «vittime» della pandemia

Rembrandt e il giallo del seno di Betsabea

Il vecchio faro delle Pedagne sarà ristrutturato e valorizzato

Avviata dall' Adsp la procedura per un importo di 430mila euro

Il vecchio faro, installato su uno dei cinque isolotti e scogli affioranti che costituiscono il mini -arcipelago delle Pedagne, sarà presto ristrutturato. A darne comunicazione è l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale che ha avviato la relativa procedura: «Trattandosi di un bene con spiccati segni identitari e con l' antica funzione di indispensabile segnalamento marittimo - si legge nella nota - l' Ente **portuale** ha ritenuto opportuno convocare una Conferenza di Servizi preliminare sul progetto di fattibilità tecnico economica, redatto per valutare, con la Soprintendenza e gli altri Enti interessati, tutte gli aspetti da tener conto nelle successive evoluzioni progettuali per assicurarne la massima valorizzazione». L' idea si è resa necessaria in considerazione dello stato di degrado in cui versa la struttura e che rende difficoltoso agli operatori del Comando di Marifari (preposti alla manutenzione e tenuta in esercizio dell' apparato luminoso) di accedere sia all' isolotto che alla sommità della torre su cui è installato il faro, alimentato da pannelli fotovoltaici. «Il fanale rosso, oltre alle sue funzioni di sicurezza della navigazione, rappresenta un landmark identitario per Brindisi e il primo biglietto

da visita che chi arriva via mare incontra entrando nel porto - commenta il presidente dell' Adsp Ugo Patroni Griffi -. Oltre a restituire al faro la sua originale funzione, il monumento potrebbe essere inserito in un eventuale percorso turistico che come un "filo" conduttore racconti la storia secolare della marineria del porto e dei suoi segnalamenti marittimi, come quello del Castello Alfonsino e quello semi -diroccato dell' isola di S' Andrea, situato alla radice della diga di Punta Riso. Restituire alla città uno dei propri luoghi simbolo, incastonato nel cuore del porto, - conclude Patroni Griffi- contribuisce a rinsaldare quel legame di appartenenza che da sempre esiste tra la città e la comunità marinara brindisina». Il progetto prevede tra l' altro: la verifica statica delle opere di fondazione, di elevazione e solai e conseguente esecuzione, ove necessario, di consolidamenti e ricostruzione delle strutture di fondazione, murarie e di copertura; il rifacimento degli impianti tecnologici dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti, degli infissi interni ed esterni; la revisione della lanterna di alloggiamento del segnalamento marittimo luminoso e suo potenziamento e l' ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici. Un intervento strutturale complesso per il quale si prevede uno stanziamento di circa 430 mila euro. Il faro fu eretto nel 1859 ed entrò in funzione nel 1861 ad opera del Genio Civile. Si tratta di un manufatto a torre di forma cilindrica in muratura di conci di tufo/carparo, alto circa 18 metri, sulla cui sommità è installata una lanterna poligonale che all' epoca era una luce bianca alimentata a petrolio. Alla base della torre del faro, vi sono dei vani con destinazione di alloggio temporaneo dove un tempo il personale della Marina si avvicendava per garantire funzionamento e manutenzione del segnalamento, oltre ad altri manufatti di servizio.



Piano di ristrutturazione per il vecchio fanale rosso

L'ok dell' Autorità di Sistema Portuale Previsto un investimento di 430mila euro L' impianto conserva la sua antica funzione di indispensabile segnalamento marittimo

Tornerà a nuova vita il bel faro che si trova su una delle Pedagne e che fa da sfondo a migliaia di cartoline del porto di Brindisi. Il vecchio fanale rosso sarà ristrutturato dall' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale: sono previsti interventi per circa 430mila euro. Il faro si trova all' imboccatura del porto esterno. Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari che pure a tutt' oggi conserva la sua antica funzione di indispensabile segnalamento marittimo, l' ente **portuale** ha ritenuto opportuno convocare una conferenza di servizi preliminare sul progetto di fattibilità tecnico economica, redatto per valutare, congiuntamente con la soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri enti interessati, tutti gli aspetti da tener conto nelle successive evoluzioni progettuali, al fine di assicurarsi i migliori risultati possibili nei termini per la sua massima valorizzazione. Il complesso delle strutture presenti, fa sapere l' Authority, compresa la torre del faro, attualmente versa in uno stato di degrado che rende estremamente difficoltoso agli operatori preposti alla manutenzione e tenuta in esercizio dell' apparato luminoso, accedere sia all' isolotto che alla sommità della torre su cui è installato il faro, alimentato da pannelli fotovoltaici. Il fanale rosso, oltre alle sue funzioni di sicurezza della navigazione, rappresenta un landmark identitario per la città di Brindisi e il primo biglietto da visita che chi arriva via mare incontra entrando nel porto commenta il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** Ugo Patroni Griffi. Oltre a restituire al faro la sua originale funzione prosegue - esso potrebbe essere inserito in un eventuale percorso turistico che come un filo conduttore racconti la storia secolare della marineria del porto di Brindisi e dei suoi segnalamenti marittimi, come per esempio quello del Castello Alfonsino e quello semi diroccato dell' isola di Sant' Andrea, situato alla radice della diga di Punta Riso. Restituire alla città uno dei propri luoghi simbolo, incastonato nel cuore del porto, contribuisce a rinsaldare quel legame di appartenenza che da sempre esiste tra la città e la comunità marinara brindisina. Il progetto che verrà sottoposto all' esame della conferenza di servizi prevede tra l' altro: la verifica statica delle opere di fondazione, di elevazione e solai e conseguente esecuzione, ove necessario, di consolidamenti e ricostruzione delle strutture di fondazione, murarie e di copertura; il rifacimento degli impianti tecnologici dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti, degli infissi interni ed esterni; la revisione della lanterna di alloggiamento del segnalamento marittimo luminoso e suo potenziamento; l' ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, il tutto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell' impianto morfologico esistente. Un intervento strutturale complesso per il quale si prevede uno stanziamento di circa 430 mila euro. Il faro delle Pedagne-isolotto Traversa fu eretto nel 1859 ed entrò in funzione nel 1861 ad opera del Genio Civile. Si tratta di un manufatto a torre di forma cilindrica in muratura di conci di tufo e carparo. E' alto circa 18 metri: sulla sommità è installata una lanterna poligonale che all' epoca era una luce bianca alimentata a petrolio. Dal 1915 il faro divenne un fanale ad intermittenza rossa, classificato come faro di V ordine, con una portata nominale di circa 13 miglia nautiche ed è a tutt' oggi operativo a curadella Marina Militare. Alla base della torre del faro, vi sono dei vani con destinazione di alloggio temporaneo, attualmente non più utilizzati dal personale farista della Marina che invece un tempo si avvicendava a turno sull' isola, per garantire il funzionamento e la relativa manutenzione del segnalamento, oltre ad





Restauro per il vecchio faro di Brindisi

(ANSA) - BRINDISI, 18 GIU - Tornerà a nuova vita il vecchio faro all'imboccatura del porto di Brindisi, il "fanale rosso" alto 18 metri, eretto nel 1859 sull'isolotto Giorgio, uno dei cinque del mini-arcipelago delle Pedagne. L' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha avviato la procedura per una ristrutturazione da circa 430mila euro, e ha convocato una Conferenza dei Servizi preliminare per valutarne il progetto con la Soprintendenza e altri soggetti. Il faro, a pannelli fotovoltaici, è tutt'oggi operativo a cura del Comando di Marifari della Marina Militare. La torre e le strutture circostanti sono in uno stato di degrado tale da rendere difficile l'accesso allo stesso isolotto anche per gli addetti alla manutenzione. Il progetto da sottoporre alla Conferenza dei Servizi prevede un intervento che va dalla verifica statica delle opere di fondazione con ricostruzione di muri e coperture, fino al rifacimento degli impianti tecnologici, al potenziamento della lanterna e dell'attracco all'isolotto. (ANSA).



Brindisi Report

Brindisi

Quel faro di 161 anni, biglietto da visita di Brindisi: sarà recuperato

Il segnalamento collocato sull' isolotto Traversa delle Pedagne. Progetto dell' Authority di Sistema portuale

MARCELLO ORLANDINI

BRINDISI - Ne ha viste di tutti i colori, il faro posto sull' isolotto Traversa delle Isole Pedagne, all' imbocco del porto esterno di Brindisi. Il passaggio dal Regno delle Due Sicilie al Regno d' Italia, ben due guerre mondiali, l' arrivo della Regia Marina a Brindisi nel 1909, l' invasione della vicinissima sponda est da parte degli impianti petrolchimici nel 1960 (quindi l' avvio della trasformazione industriale della città), il passaggio dai velieri alle navi a vapore e poi alle moderne propulsioni, e persino, nel 1991, è stato testimone del primo grande esodo di un popolo europeo dell' era moderna, quello degli albanesi. Ora l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** annuncia ai brindisini di aver avviato una procedura per la ristrutturazione del faro posto all' imboccatura del porto di Brindisi, installato su uno dei cinque isolotti e scogli affioranti che costituiscono il mini-arcipelago delle Pedagne. E per farlo è disponibile una somma di poco inferiore al mezzo milione di euro. Non si tratterà però solo di un rilancio storico, ma anche di un rilancio delle funzioni di supporto alla navigazione del faro delle Pedagne, che nel recente passato non poche volte è stato anche usato come deposito di sigarette di

contrabbando, sia pure per lo spazio di una sola, movimentata notte. E già, perché tra i colori passati sotto la sua lente non sono mancati il bianco e il rosso delle Marlboro, mentre più recentemente, una volta all' anno, viene sfiorato dalla flotta della regata Brindisi-Corfù. Convocata una conferenza dei servizi "Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari che pure a tutt' oggi conserva la sua antica funzione di indispensabile segnalamento marittimo, l' Ente **portuale** ha ritenuto opportuno convocare una conferenza dei servizi preliminare sul progetto di fattibilità tecnico economica, redatto per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutte gli aspetti da tener conto nelle successive evoluzioni progettuali, onde assicurarsi i migliori risultati possibili nei termini di una sua massima valorizzazione", fa sapere l' Authority. "Il complesso delle strutture presenti, compresa la torre del faro, attualmente versa in uno stato di degrado che rende estremamente difficoltoso agli operatori del Comando di Marifari, preposti alla manutenzione e tenuta in esercizio dell' apparato luminoso, accedere sia all' isolotto che alla sommità della torre su cui è installato il faro, alimentato da pannelli fotovoltaici", spiega l' **Autorità di Sistema portuale** "Il fanale rosso, oltre alle sue funzioni di sicurezza della navigazione, rappresenta un landmark identitario per la città di Brindisi ed il primo biglietto da visita che chi arriva via **mare** incontra entrando nel porto", sottolinea ancora Ugo Patroni Griffi. "Oltre a restituire al faro la sua originale funzione, il monumento potrebbe essere inserito in un eventuale percorso turistico che come un filo conduttore - è l' idea di valorizzazione del manufatto - racconti la storia secolare della marineria del porto di Brindisi e dei suoi segnalamenti marittimi, come per esempio quello del Castello Alfonsino e quello semi-diroccato dell' isola di S' Andrea, situato alla radice della diga di Punta Riso. Restituire alla città uno dei propri luoghi simbolo, incastonato nel cuore del porto, - conclude Patroni Griffi- contribuisce a rinsaldare quel legame di appartenenza che da sempre esiste tra la città e la comunità marinara brindisina." L' iter previsto per l' intervento Il progetto che verrà sottoposto all' esame della Conferenza di Servizi prevede tra l' altro: la verifica statica delle opere di fondazione, di elevazione e



solai e conseguente esecuzione, ove necessario, di consolidamenti e ricostruzione delle strutture di fondazione, murarie e di copertura; il rifacimento degli impianti tecnologici dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti,



Brindisi Report

Brindisi

degli infissi interni ed esterni; la revisione della lanterna di alloggiamento del segnalamento marittimo luminoso e suo potenziamento; l' ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici. Tutti gli interventi saranno condotti "nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell' impianto morfologico esistente. Un intervento strutturale complesso per il quale si prevede uno stanziamento di circa 430 mila euro. La storia del faro delle Pedagne Il Faro delle Pedagne - Isolotto Traversa fu eretto nel 1859 ed entrò in funzione nel 1861 ad opera del Genio Civile. Si tratta di un manufatto a torre di forma cilindrica in muratura di conci di carparo, alto circa 18 metri, sulla cui sommità è installata una lanterna poligonale che all' epoca era una luce bianca alimentata a petrolio. Dal 1915 il faro divenne un fanale ad intermittenza rossa, classificato come faro di V Ordine, con una portata nominale di circa 13 miglia nautiche ed è a tutt' oggi operativo a cura del Comando di Marifari della Marina Militare. Alla base della torre del faro, vi sono dei vani con destinazione di alloggio temporaneo, attualmente non più utilizzati dal personale farista della Marina Militare che invece un tempo si avvicendava a turno sull' isola, per garantire il funzionamento e la relativa manutenzione del segnalamento, oltre ad altri manufatti di servizio.

Il Nautilus

Brindisi

Porto di Brindisi: il vecchio "fanale rosso" tornerà a nuova vita

L' AdSP MAM avvia la procedura per la ristrutturazione del faro posto all' imboccatura del **porto**. Previsti interventi per circa 430 mila euro. Bari -L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha avviato una procedura per la ristrutturazione del faro posto all' imboccatura del **porto** di Brindisi, installato su uno dei cinque isolotti e scogli affioranti che costituiscono il mini-arcipelago delle Pedagne. Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari che pure a tutt' oggi conserva la sua antica funzione di indispensabile segnalamento marittimo, l' Ente portuale ha ritenuto opportuno convocare una Conferenza di Servizi Preliminare sul progetto di fattibilità tecnico economica, redatto per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutte gli aspetti da tener conto nelle successive evoluzioni progettuali, onde assicurarsi i migliori risultati possibili nei termini di una sua massima valorizzazione. Il complesso delle strutture presenti, compresa la torre del faro, attualmente versa in uno stato di degrado che rende estremamente difficoltoso agli operatori del Comando di MARIFARI, preposti alla manutenzione e tenuta in esercizio dell' apparato luminoso, accedere sia all' isolotto che alla sommità della torre su cui è installato il faro, alimentato da pannelli fotovoltaici. "Il fanale rosso, oltre alle sue funzioni di sicurezza della navigazione, rappresenta un landmark identitario per la città di Brindisi ed il primo biglietto da visita che chi arriva via mare incontra entrando nel **porto** - commenta il presidente dell' AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Oltre a restituire al faro la sua originale funzione, il monumento potrebbe essere inserito in un eventuale percorso turistico che come un 'filo' conduttore racconti la storia secolare della marineria del **porto** di Brindisi e dei suoi segnalamenti marittimi, come per esempio quello del Castello Alfonsino e quello semi-diroccato dell' isola di S' Andrea, situato alla radice della diga di Punta Riso. Restituire alla città uno dei propri luoghi simbolo, ancorato nel cuore del **porto**, - conclude Patroni Griffi- contribuisce a rinsaldare quel legame di appartenenza che da sempre esiste tra la città e la comunità marinara brindisina." Il progetto che verrà sottoposto all' esame della Conferenza di Servizi prevede tra l' altro: la verifica statica delle opere di fondazione, di elevazione e solai e conseguente esecuzione, ove necessario, di consolidamenti e ricostruzione delle strutture di fondazione, murarie e di copertura; il rifacimento degli impianti tecnologici dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti, degli infissi interni ed esterni; la revisione della lanterna di alloggiamento del segnalamento marittimo luminoso e suo potenziamento; l' ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, il tutto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell' impianto morfologico esistente. Un intervento strutturale complesso per il quale si prevede uno stanziamento di circa 430 mila euro. Il Faro delle Pedagne-Isolotto Traversa fu eretto nel 1859 ed entrò in funzione nel 1861 ad opera del Genio Civile. Si tratta di un manufatto a torre di forma cilindrica in muratura di conci di tufo/carparo, alto circa 18 metr, sulla cui sommità è installata una lanterna poligonale che all' epoca era una luce bianca alimentata a petrolio. Dal 1915 il faro divenne un fanale ad intermittenza rossa, classificato come faro di V Ordine, con una portata nominale di circa 13 miglia nautiche ed è a tutt' oggi operativo a cura del Comando di MARIFARI della Marina Militare. Alla base della torre del faro, vi sono dei vani con destinazione di alloggio temporaneo, attualmente non più utilizzati dal personale farista della Marina Militare che invece un tempo si avvicendava a turno sull' isola, per garantire il funzionamento e la relativa manutenzione del segnalamento, oltre ad altri manufatti di servizio.



Informazioni Marittime

Brindisi

Brindisi, nuova vita per il "fanale rosso"

Avviata una procedura per la ristrutturazione del faro posto all' imboccatura dello scalo pugliese

Nuova vita per il " fanale rosso " nel porto di Brindisi. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha avviato una procedura per la ristrutturazione del faro posto all' imboccatura dello scalo pugliese, installato su uno dei cinque isolotti e scogli affioranti che costituiscono il mini-arcipelago delle Pedagne. Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari che pure a tutt' oggi conserva la sua antica funzione di indispensabile segnalamento marittimo, l' ente portuale ha ritenuto opportuno convocare una Conferenza di Servizi Preliminare sul progetto di fattibilità tecnico economica, redatto per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutte gli aspetti da tener conto nelle successive evoluzioni progettuali, onde assicurarsi i migliori risultati possibili nei termini di una sua massima valorizzazione. Degrado Il complesso delle strutture presenti, compresa la torre del faro, attualmente versa in uno stato di degrado che rende estremamente difficoltoso agli operatori del Comando di MARIFARI, preposti alla manutenzione e tenuta in esercizio dell' apparato luminoso, accedere sia all' isolotto che alla sommità della torre su cui è installato il faro, alimentato da pannelli fotovoltaici. Il commento "Il fanale rosso, oltre alle sue funzioni di sicurezza della navigazione, rappresenta un landmark identitario per la città di Brindisi ed il primo biglietto da visita che chi arriva via mare incontra entrando nel porto - commenta il presidente dell' **AdSP MAM Ugo Patroni Griffi** -. Oltre a restituire al faro la sua originale funzione, il monumento potrebbe essere inserito in un eventuale percorso turistico che come un "filo" conduttore racconti la storia secolare della marineria del porto di Brindisi e dei suoi segnalamenti marittimi, come per esempio quello del Castello Alfonsino e quello semi-diroccato dell' isola di S' Andrea, situato alla radice della diga di Punta Riso. Restituire alla città uno dei propri luoghi simbolo, incastonato nel cuore del porto, - conclude **Patroni Griffi** - contribuisce a rinsaldare quel legame di appartenenza che da sempre esiste tra la città e la comunità marinara brindisina". Il progetto Il progetto che verrà sottoposto all' esame della Conferenza di Servizi prevede tra l' altro: la verifica statica delle opere di fondazione, di elevazione e solai e conseguente esecuzione, ove necessario, di consolidamenti e ricostruzione delle strutture di fondazione, murarie e di copertura; il rifacimento degli impianti tecnologici dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti, degli infissi interni ed esterni; la revisione della lanterna di alloggiamento del segnalamento marittimo luminoso e suo potenziamento; l' ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, il tutto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell' impianto morfologico esistente. Un intervento strutturale complesso per il quale si prevede uno stanziamento di circa 430 mila euro. La storia Il Faro delle Pedagne-Isolotto Traversa fu eretto nel 1859 ed entrò in funzione nel 1861 ad opera del Genio Civile. Si tratta di un manufatto a torre di forma cilindrica in muratura di conci di tufo/carparo, alto circa 18 metri, sulla cui sommità è installata una lanterna poligonale che all' epoca era una luce bianca alimentata a petrolio. Dal 1915 il faro divenne un fanale ad intermittenza rossa, classificato come faro di V Ordine, con una portata nominale di circa 13 miglia nautiche ed è a tutt' oggi operativo a cura del Comando di MARIFARI della Marina Militare. Alla base della torre del faro, vi sono dei vani con destinazione di alloggio temporaneo, attualmente non più utilizzati dal personale farista della Marina Militare che invece un tempo si avvicendava a turno sull' isola, per garantire il funzionamento e la relativa manutenzione del segnalamento, oltre ad





Il vecchio faro del porto di Brindisi avrà una nuova vita: risale al 1859

Galleria fotografica Tornerà a nuova vita il vecchio faro all'imboccatura del porto di Brindisi, il "fanale rosso" alto 18 metri, eretto nel 1859 sull'isolotto Giorgio, uno dei cinque del mini-arcipelago delle Pedagne. L' **Autorità** di **sistema** portuale del mare Adriatico meridionale ha avviato la procedura per una ristrutturazione da circa 430mila euro, e ha convocato una Conferenza dei servizi preliminare per valutarne il progetto con la Soprintendenza e altri soggetti. Il faro, a pannelli fotovoltaici, è tutt'oggi operativo a cura del Comando di Marifari della Marina Militare. La torre e le strutture circostanti sono in uno stato di degrado tale da rendere difficile l'accesso allo stesso isolotto anche per gli addetti alla manutenzione. Il progetto da sottoporre alla Conferenza dei Servizi prevede un intervento che va dalla verifica statica delle opere di fondazione con ricostruzione di muri e coperture, fino al rifacimento degli impianti tecnologici, al potenziamento della lanterna e dell'attracco all'isolotto. Seguici su Facebook per essere sempre aggiornato sulle ultime notizie dalla città e dalla regione.



Il "fanale rosso" di Brindisi tornerà a nuova vita

430 mila euro per ristrutturare il faro all'imboccatura del porto

Redazione

BRINDISI L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale ha avviato una procedura per la ristrutturazione del vecchio fanale rosso, il faro posto all'imboccatura del porto di Brindisi, installato su uno dei cinque isolotti e scogli affioranti che costituiscono il mini-arcipelago delle Pedagne. Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari che pure a tutt'oggi conserva la sua antica funzione di indispensabile segnalamento marittimo, l'Ente portuale ha ritenuto opportuno convocare una Conferenza di Servizi Preliminare sul progetto di fattibilità tecnico economica, redatto per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutte gli aspetti da tener conto nelle successive evoluzioni progettuali, onde assicurarsi i migliori risultati possibili nei termini di una sua massima valorizzazione. Il complesso delle strutture presenti, compresa la torre del faro, attualmente versa in uno stato di degrado che rende estremamente difficoltoso agli operatori del Comando di MARIFARI, preposti alla manutenzione e tenuta in esercizio dell'apparato luminoso, accedere sia all'isolotto che alla sommità della torre su cui è installato il faro, alimentato da pannelli fotovoltaici. Il fanale rosso, oltre alle sue funzioni di sicurezza della navigazione, rappresenta un landmark identitario per la città di Brindisi ed il primo biglietto da visita che chi arriva via mare incontra entrando nel porto, commenta il presidente dell'AdSp MAM Ugo Patroni Griffi. Oltre a restituire al faro la sua originale funzione, il monumento potrebbe essere inserito in un eventuale percorso turistico che come un filo' conduttore racconti la storia secolare della marineria del porto di Brindisi e dei suoi segnalamenti marittimi, come per esempio quello del Castello Alfonsino e quello semi-diroccato dell'isola di S'Andrea, situato alla radice della diga di Punta Riso. Restituire alla città uno dei propri luoghi simbolo, incastonato nel cuore del porto, conclude Patroni Griffi contribuisce a rinsaldare quel legame di appartenenza che da sempre esiste tra la città e la comunità marinara brindisina. Il progetto di ristrutturazione del vecchio fanale rosso, che verrà sottoposto all'esame della Conferenza di Servizi prevede tra l'altro: la verifica statica delle opere di fondazione, di elevazione e solai e conseguente esecuzione, ove necessario, di consolidamenti e ricostruzione delle strutture di fondazione, murarie e di copertura; il rifacimento degli impianti tecnologici dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti, degli infissi interni ed esterni; la revisione della lanterna di alloggiamento del segnalamento marittimo luminoso e suo potenziamento; l'ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, il tutto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell'impianto morfologico esistente. Un intervento strutturale complesso per il quale si prevede uno stanziamento di circa 430 mila euro. Il Faro delle Pedagne-Isolotto Traversa fu eretto nel 1859 ed entrò in funzione nel 1861 ad opera del Genio Civile. Si tratta di un manufatto a torre di forma cilindrica in muratura di conci di tufo/carparo, alto circa 18 metri, sulla cui sommità è installata una lanterna poligonale che all'epoca era una luce bianca alimentata a petrolio. Dal 1915 il faro divenne un fanale ad intermittenza rossa, classificato come faro di V Ordine, con una portata nominale di circa 13 miglia nautiche ed è a tutt'oggi operativo a cura del Comando di MARIFARI della Marina Militare. Alla base della torre del faro, vi sono dei vani con destinazione di alloggio temporaneo, attualmente non più utilizzati dal



personale farista della Marina Militare che invece un tempo si avvicendava a turno sull'isola, per garantire il funzionamento e la relativa manutenzione del segnalamento, oltre ad altri manufatti di servizio.



Porto di Brindisi: il vecchio "fanale rosso" torner a nuova vita

18/06/2020 L' **AdSP MAM** avvia la procedura per la ristrutturazione del faro posto all' imboccatura del porto. Previsti interventi per circa 430 mila euro. L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** ha avviato una procedura per la ristrutturazione del faro posto all' imboccatura del porto di Brindisi, installato su uno dei cinque isolotti e scogli affioranti che costituiscono il mini-arcipelago delle Pedagne. Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari che pure a tutt'oggi conserva la sua antica funzione di indispensabile segnalamento marittimo, l' Ente **portuale** ha ritenuto opportuno convocare una Conferenza di Servizi Preliminare sul progetto di fattibilità tecnico economica, redatto per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutte gli aspetti da tener conto nelle successive evoluzioni progettuali, onde assicurarsi i migliori risultati possibili nei termini di una sua massima valorizzazione. Il complesso delle strutture presenti, compresa la torre del faro, attualmente versa in uno stato di degrado che rende estremamente difficoltoso agli operatori del Comando di MARIFARI, preposti alla manutenzione e tenuta in esercizio dell'apparato luminoso, accedere sia all'isolotto che alla sommità della torre su cui è installato il faro, alimentato da pannelli fotovoltaici. "Il fanale rosso, oltre alle sue funzioni di sicurezza della navigazione, rappresenta un landmark identitario per la città di Brindisi ed il primo biglietto da visita che chi arriva via **mare** incontra entrando nel porto- commenta il presidente dell' **AdSP MAM** Ugo Patroni Griffi. Oltre a restituire al faro la sua originale funzione, il monumento potrebbe essere inserito in un eventuale percorso turistico che come un filo conduttore racconti la storia secolare della marineria del porto di Brindisi e dei suoi segnalamenti marittimi, come per esempio quello del Castello Alfonsino e quello semi-diroccato dell'isola di S'Andrea, situato alla radice della diga di Punta Riso. Restituire alla città uno dei propri luoghi simbolo, incastonato nel cuore del porto, - conclude Patroni Griffi- contribuisce a rinsaldare quel legame di appartenenza che da sempre esiste tra la città e la comunità marinara brindisina." Il progetto che verrà sottoposto all' esame della Conferenza di Servizi prevede tra l' altro: la verifica statica delle opere di fondazione, di elevazione e solai e conseguente esecuzione, ove necessario, di consolidamenti e ristrutturazione delle strutture di fondazione, murarie e di copertura; il rifacimento degli impianti tecnologici dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti, degli infissi interni ed esterni; la revisione della lanterna di alloggiamento del segnalamento marittimo luminoso e suo potenziamento; l' ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, il tutto nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell'impianto morfologico esistente. Un intervento strutturale complesso per il quale si prevede uno stanziamento di circa 430 mila euro. Isolotto Giorgio Il Faro delle Pedagne-Isolotto Traversa fu eretto nel 1859 ed entrò in funzione nel 1861 ad opera del Genio Civile. Si tratta di un manufatto a torre di forma cilindrica in muratura di conci di tufo/carpato, alto circa 18 metr, sulla cui sommità è installata una lanterna poligonale che all'epoca era una luce bianca alimentata a petrolio. Dal 1915 il faro divenne un fanale ad intermittenza rossa, classificato come faro di V Ordine, con una portata nominale di circa 13 miglia nautiche ed è a tutt'oggi operativo a cura del Comando di MARIFARI della Marina Militare. Alla base della torre del faro, vi sono dei vani con destinazione di alloggio temporaneo, attualmente non più utilizzati dal personale farista della Marina Militare che invece un tempo si avvicendava a turno sull'isola, per garantire il funzionamento e la relativa manutenzione del segnalamento, oltre ad altri manufatti di servizio.



Taranto vista attraverso il suo porto

Domenica mattina su Rai3, il documentario di Giuseppe Sansonna per «Di là dal fiume e tra gli alberi»

Sarà dedicata al **porto** di Taranto la puntata del ciclo «Di là dal fiume e tra gli alberi» in programma domenica mattina alle 10.30 su Rai3 e realizzata da Giuseppe Sansonna. Seguire le evoluzioni di un delfino, in pieno golfo di Taranto, porta a fantasticare. Immaginando, aggrappato alla sua schiena l'eroe mitologico che da sempre è il simbolo della città il suo nome è Taras, dice una leggenda. Figlio del dio del mare Poseidone, duemila anni prima di Cristo arrivò sulla costa ionica, vide guizzare un delfino e lo prese come un segno. Fondò lì la città, prima di essere ingoiato dal mare, chiamato a sé dal padre Poseidone. Per altri, l'uomo in sella al delfino è un esule spartano, di nome Fàlanto. Una leggenda che sfuma nella storia: Taras, nome greco di Taranto, fu davvero l'unica colonia fondata da Sparta, intorno all'ottavo secolo avanti Cristo. Chi vuole sfiorare il cuore, di questa città portuale, deve superare l'antro del suo Efesto siderurgico, troppo ingombrante. La città viene presentata attraverso i suoi volti meno noti, come la sapienza dei maestri d'ascia, costruttori e restauratori di barche, come il maestro Cataldo Portacci. Giovanni Tamborrino, compositore geniale, dice che Taranto può essere percepita come una sinfonia surreale dei contrasti. Una città che oppone, ad una modernità ormai decadente, una resistenza non del tutto inconsapevole. Fatta di lavoro e ritualità concrete, profondamente religiose. E di una leggerezza piena di coraggio, e di sete di futuro. La realtà è materializzata nel corpo di un pescatore di lungo corso, misteriosamente soprannominato Briosce. Nomignoli la cui origine affonda in un'infanzia spesa in mare, come il resto della vita. E poi la Marina militare che con Taranto forma un binomio indissolubile, testimoniato anche dal Castello Aragonese. Ne parlerà Francesco Ricci, un ammiraglio, molto poco a riposo, smanioso di parlare del tesoro architettonico che custodisce e restaura da tempo. Infine, all'ombra dei pioppi del parco Cimino, l'attore Lino Conte, occhi profondi da bambino, soppesa il passato millenario della sua città. Sussurrando, con timbro da attore sofocleo, antiche sonorità tarantine.



Il gateway del Porto di Gioia finalmente sarà gestito da Rfi

Lo scalo sarà collegato alla rete ferroviaria nazionale quindi le merci potranno arrivare fino al cuore dell' Europa

Domenico LatinoGIOIA TAURO Dopo anni di attesa, la proprietà del raccordo ferroviario che collega la stazione di Rosarno al porto di Gioia Tauro passerà da Corap a Rfi. Il passaggio dal Corap allo Stato, confermato dal ministro dei Trasporti Paola De Micheli, consentirà la manutenzione da sempre mancante e l' ammodernamento delle strutture ferroviarie gioiesi e il loro inserimento all' interno della rete nazionale. Finalmente lo scalo sarà collegato alla rete nazionale e ciò consentirà alle merci che arrivano al porto di poter transitare fino al cuore dell' Europa. «Grazie alle iniziative intraprese con l' ex ministro Toninelli e al lavoro svolto dall' attuale viceministro Cancellieri insieme alla Regione Calabria - afferma il senatore reggino del M5S Giuseppe Auddino - il trasporto ferroviario delle merci da Gioia Tauro verso i grandi mercati europei diventerà realtà! Tutto ciò contribuirà a creare le condizioni per un maggiore coinvolgimento degli investitori anche per la gestione del gateway ferroviario già completato, agevolando il trasferimento delle merci sulla ferrovia. Mesi fa avevo segnalato a Governo e Regione come uno dei principali ostacoli alla piena concretizzazione delle enormi potenzialità dello scalo fosse la ripartizione della competenza sull' area portuale tra vari enti e istituzioni e come gli interventi necessari allo sviluppo richiedessero atti d' intesa e di coordinamento tra essi, spesso non agevolmente realizzabili. Ho lavorato e mi sono battuto per questo in tutto questo tempo». Auddino, che è anche membro della Commissione Lavoro del Senato, chiede che adesso sia esteso l' ingresso nell' Agenzia interinale a tutte le figure professionali in esubero che da anni operano nel porto. «Le persone che prestano la loro opera nello scalo, compresi i lavoratori dell' altro terminalista Automar - evidenzia - sono tutte figure professionali specializzate da tutelare: a tal proposito, insieme al Commissario Agostinelli e al Prefetto, sto lavorando affinché venga istituito al più presto un tavolo tra i vari ministeri, la Regione e l' Autorità portuale che hanno sottoscritto l' Accordo di Programma del 27 luglio 2016, e ad una modifica legislativa, per far confluire anche i lavoratori delle imprese del porto non concessionarie. Adesso i tempi sono maturi per concretizzare il tutto: le condizioni di sviluppo economico dello scalo e il graduale riassorbimento di tutte le maestranze messo in atto da Mct - conclude - suggeriscono l' opportunità di estendere l' ingresso in Agenzia anche alle altre figure professionali, nel pieno rispetto della parità di trattamento tra i lavoratori». Prima rigaseconda rigaterza riga L' avvio dovrebbe essere tra pochi mesi Sembra stia per sbloccarsi il nodo che riguarda la gestione del gateway ferroviario, infrastruttura strategica per lo scalo completata in soli 3 anni e mezzo con i fondi dell' Apq (19 mln di euro) ma, ad oggi, rimasta una cattedrale nel deserto dopo che la Contship aveva deciso di ritirarsi anche da questo progetto. È stato lo stesso commissario straordinario dell' Autorità portuale Andrea Agostinelli a riferire come nei giorni scorsi sia arrivata un' offerta da parte di un consorzio di cui fa parte anche il nuovo terminalista Msc, di Gianluigi Aponte, per la gestione del gateway ferroviario. Mancherebbe solo qualche passaggio burocratico, ma l' avvio della struttura è ormai questione di qualche mese. (d.l.)



«Porto, una stagione di rinascita»

«Diventerà realtà il trasporto di merci dallo scalo verso i grandi mercati europei»

GIOIA TAURO - La notizia, tra l'altro attesa da tempo, che la ministra dei trasporti Paola De Micheli ha confermato il passaggio di proprietà da Corap ad Rfi del raccordo ferroviario di collegamento tra la stazione di Rosarno e lo scalo portuale gioiese, che consentirà la manutenzione e l'ammodernamento delle strutture ferroviarie gioiesi ed il loro inserimento all'interno della rete nazionale, fa esultare il senatore calabrese del M5S Giuseppe Auddino. «Mesi fa - spiega il parlamentare di Polistena - avevo segnalato a Governo e Regione come uno dei principali ostacoli alla piena concretizzazione delle enormi potenzialità dello scalo fosse la ripartizione della competenza sull'area portuale tra vari enti e istituzioni e come gli interventi necessari allo sviluppo richiedessero atti d'intesa e di coordinamento tra essi, spesso non agevolmente realizzabili. Mesi fa - continua Auddino - avevo segnalato la necessità di istituire un'unica cabina di regia con cui affrontare tutti gli interessi del sito e armonizzare le azioni necessarie, superando le logiche di interventi legati a singoli progetti e prescindenti da una visione di sistema organica ed unitaria. Grazie alle iniziative intraprese con l'ex ministro Toninelli e grazie al lavoro svolto dall'attuale viceministro Cancellieri insieme alla Regione Calabria - continua ancora il senatore - il trasporto ferroviario delle merci da Gioia Tauro verso i grandi mercati europei diventerà realtà. Tutto ciò contribuirà a creare le condizioni per un maggiore coinvolgimento degli investitori anche per la gestione del gateway ferroviario già completato, agevolando il trasferimento delle merci sulla ferrovia. Mi rende pienamente orgoglioso poter assistere a questa stagione di rinascita per il nostro porto, rinascita nella quale ho creduto fin da subito». Il senatore pentastellato calabrese entra in merito pure alla questione che riguarda i lavoratori che prestano la loro opera nello scalo, compresi i lavoratori "Automar" e di tutte le altre società presenti nell'area portuale, «sono tutte figure professionali specializzate da tutelare - sottolinea Auddino - attraverso l'inserimento degli elenchi della Gioia Tauro Port Agency s.r.l. Insieme al commissario Agostinelli ed al prefetto sto lavorando da tempo affinché venga istituito al più presto un tavolo tra i vari ministeri, la Regione Calabria e l'Autorità portuale che hanno sottoscritto l'Accordo di Programma del 27 luglio 2016. Lo scopo del tavolo tecnico-istituzionale sarà quello di valutare l'inserimento degli ex dipendenti Automar negli elenchi della Gioia Tauro Port Agency con tutti i benefici che ne derivano, essendo lavoratori in possesso dei requisiti richiesti dalla legge per l'inserimento. Per quanto riguarda i lavoratori in esubero delle altre società che operano nell'area portuale - conclude il senatore - sto lavorando ad una proposta di modifica legislativa allo scopo di far confluire negli elenchi della Gioia Tauro Port Agency anche i lavoratori di imprese non concessionarie che operano nel porto fornendo servizi portuali ai terminali sta».



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

«L' Autorità non dimentica Olbia»

Crisi del porto, dalle banchine interdette alla canaletta al piano regolatore: ente e Cgil faccia a faccia

OLBIAI moli 3 e 4 dell' Isola Bianca, attualmente interdetti alle navi, torneranno presto disponibili. E la prossima settimana arriverà a Olbia un' imbarcazione attrezzata per effettuare prelievi nei fondali per l' analisi dei fanghi che dovranno essere rimossi durante l' escavo della canaletta di accesso al porto. Sono le risposte dell' **Autorità di sistema portuale della Sardegna (Adsp)** alla Cgil gallurese, che nei giorni scorsi ha lanciato l' allarme sulle storture e i ritardi che pesano sulla crisi dello scalo olbiese, che conta ben 60 persone in cassa integrazione e solo quattro ormeggi in funzione sui nove disponibili. Risposte che soddisfano il sindacato, al contrario di quella sul Piano regolatore **portuale**: la Cgil chiede che venga approvato così com' è, accelerando i tempi, visto che era già stato adottato dalla soppressa **Autorità portuale del nord Sardegna**. Ma per il presidente dell' **Adsp**, Massimo Deiana, non si può: l' approvazione, spiega una nota dell' ente, «in base alle numerose prescrizioni a cui è stato sottoposto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, prevede un percorso ben più complesso». Non c' è chiusura, però, né un braccio di ferro: l' **Autorità** assicura che valuterà la proposta della Cgil e accoglie ben volentieri la disponibilità del sindacato a lavorare perché vengano modificate norme ritenute anacronistiche sul funzionamento dei porti italiani. Il faccia a faccia tra **Adsp** e Cgil si è svolto nella sede dell' ente. Da un lato del tavolo Massimo Deiana e il segretario generale Natale Ditel, dall' altro il segretario regionale della Filt Cgil Arnaldo Boeddu e i vertici galluresi del sindacato, la segretaria generale Luisa Di Lorenzo, il segretario della Filt Sergio Prontu e Franco Monaco. Un incontro a porte chiuse che, come fanno capire chiaramente i due comunicati diffusi al termine, si è svolto in un clima sereno. I fatti, spiega la nota dell' **Autorità di sistema portuale** della Sardegna, dimostrano che il timore che ci sia un disinteressamento dell' ente verso lo scalo di Olbia è infondato. A proposito dei moli interdetti, si legge, «la ditta Appalti generali Imag srl provvederà nell' arco di dieci giorni alla rimozione della fanghiglia» che si è accumulata al centro dei due accosti, bloccandoli, a causa degli sversamenti dei corsi d' acqua che sfociano nel golfo e della scarsa attività delle navi in questi mesi di lockdown da Covid 19. Deiana assicura anche la ripresa dell' iter per il dragaggio della canaletta e del porto, operazione necessaria per garantire l' ingresso nello scalo olbiese delle navi con un pescaggio maggiore. La Cgil, nel suo comunicato, sottolinea altre due questioni. La prima è il completamento del porto industriale, «progetto immediatamente cantierabile che consentirebbe l' ormeggio di navi di maggiore stazza» e sostegno ad attività industriali importanti come ad esempio AsDoMar (Olbia), Buzzi Unicem (Siniscola), cave della Baronina e di Buddusò. La seconda questione è la nomina del rappresentante del Comune di Olbia, che «deve essere persona diversa dal sindaco», nel comitato di gestione dell' ente. Il fatto che il sindaco Nizzi non lo abbia nominato, sostiene la Cgil, «crea un serio pregiudizio nel sostegno degli interessi della nostra portualità». Per la Cgil, visti i due ricorsi presentati e persi dal sindaco, la nomina non è più rinviabile». Deiana, in ogni caso, ci tiene a rassicurare tutti: «Il porto di Olbia e tutti gli scali del nord Sardegna sono costantemente oggetto di impegno da parte dell' ente e dei suoi vertici». «Avvieremo a breve - conclude il presidente dell' **Autorità** - una serie di tavoli tecnici permanenti itineranti aperti



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

alle organizzazioni sindacali e alle associazioni di categoria per analizzare criticità e proposte concrete per la ripartenza del **sistema**». (r.o.)

Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

AdSP del Mare di Sardegna e Cgil a confronto su dragaggi e vertenze occupazionali del porto di Olbia

Un faccia a faccia sereno e propositivo. Aperto alle istanze del comparto portuale, in particolare alle vertenze occupazionali e, allo stesso tempo, attento e sensibile verso le difficoltà, principalmente di carattere burocratico ed autorizzativo, che quotidianamente l' **AdSP** del Mare di Sardegna affronta nella pianificazione e nella gestione delle opere infrastrutturali. È quanto emerso, questo pomeriggio, nel corso dell' incontro tra i rappresentanti territoriali della Cgil gallurese, guidati dal Segretario regionale Arnaldo Boeddu, ed i vertici dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, il Presidente, Massimo Deiana, ed il Segretario Generale, Natale Ditel. Un confronto necessario, quello richiesto da entrambe le parti, alla luce dell' allarme lanciato a mezzo stampa dal sindacato su un temuto disinteressamento dell' Ente verso lo scalo di Olbia. Timore smentito dai fatti messi sul tavolo dal Presidente dell' **AdSP** Massimo Deiana. A partire dall' inizio dei lavori di manutenzione della darsena compresa tra i moli 3 e 4 dell' Isola Bianca - da qualche giorno interdetti, con ordinanza della Capitaneria di Porto - che inizieranno proprio questo fine settimana. La ditta Appalti Generali

IMAG S.r.l., già incaricata per gli interventi di eliminazione delle sgrottature dei moli, provvederà, nell' arco di 10 giorni, alla rimozione della fanghiglia depositata al centro dei due accosti. Fenomeno, questo, non nuovo nello scalo di Olbia, generato, in primis, dal continuo sversamento a mare dei fiumi che sfociano sul golfo - in particolare per via delle ultime ed abbondanti piogge - e, aspetto da non escludere, da una limitata attività delle navi in porto che ha favorito il deposito di sedimenti nei punti nevralgici dello scalo, tra i quali, appunto, la darsena antistante alla stazione marittima dell' Isola Bianca. Altro intervento presentato, quello che riguarderà la rimozione di altri 5 mila metri cubi di materiale che, una volta riprese le attività amministrative degli Enti coinvolti, riavvierà il procedimento per perfezionare l' autorizzazione al conferimento del materiale dragato in una vasca di colmata a Livorno. Non ultima e tantomeno complessa - anche questa rallentata dal lockdown - per l' escavo della Canaletta di accesso e dell' intero bacino portuale. Entro la prossima settimana, sarà ad Olbia l' imbarcazione attrezzata per prelievi ed analisi del sito di immersione (localizzato fuori dal golfo olbiese), dei fanghi di dragaggio individuato con apposita conferenza di servizi a fine 2019. Contestualmente, l' **AdSP** procederà con l' appalto per la caratterizzazione di 117 punti di prelievo nel golfo. Analisi dalle quali emergerà la qualità del materiale e quindi la successiva autorizzazione per il rilascio nel sito di immersione individuato. Una mole di dati che, una volta elaborata, andrà a comporre il progetto preliminare dello studio di fattibilità del dragaggio, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il 'Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese', la cui gara d' appalto, che interesserà Isola Bianca e Porto Cocciani, che dovrebbe essere pubblicato entro l' estate. Restano però aperte, per il buon esito dell' intervento, alcune criticità inerenti alle prescrizioni imposte da altri Enti nell' ambito delle conferenze di servizi. Una tra tutte, la necessità di procedere al dragaggio del canale di accesso in porto con la sorbonatura. Processo, questo, che richiederebbe tempi e costi insostenibili per l' Ente. Così come, in base alle normative in costante evoluzione, l' **AdSP** si è riservata di valutare approfonditamente la proposta di accelerazione dell' iter per l' approvazione del Piano Regolatore Portuale adottato che, in base alle numerose prescrizioni a cui è stato sottoposto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, prevede un percorso ben più complesso rispetto a quello



previsto dalla legge di riforma delle **AdSP** e a quanto osservato dalla Cgil. Ed è proprio sugli aspetti normativi e burocratici che il sindacato,



Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

anche a livello locale, ha proposto di farsi parte attiva per incidere, con la propria voce, sulla necessaria revisione di alcune norme anacronistiche rispetto all' attività dei porti italiani. Un prezioso supporto che troverà terreno fertile, in un apposito tavolo tecnico permanente, proposto dall' **AdSP**, che sarà aperto alle organizzazioni sindacali e alle associazioni di categoria. 'Quello odierno è stato un incontro franco, molto sereno e propositivo - evidenzia Massimo Deiana, Presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna - E' stata un' occasione importante, innanzitutto, per sgomberare il campo da inutili e dannosi timori sull' operato dell' Ente. Il porto di Olbia e tutti gli scali del nord Sardegna sono costantemente oggetto di impegno da parte dell' Ente e dei suoi vertici e su questo intendo definitivamente rassicurare tutti. Nonostante ciò, abbiamo ritenuto necessario confrontarci, da una parte, per ascoltare e analizzare le vertenze occupazionali e produttive del settore portuale gallurese. Dall' altra, però, sono stati messi sul tavolo dati ed interventi concreti per la soluzione dell' annoso problema dei dragaggi del golfo olbiese e, aspetto da tenere in conto, la necessità di superare i continui ostacoli burocratici e le lungaggini nel rilascio dei pareri che dilatano i tempi, se non addirittura scoraggiano, l' infrastrutturazione dei porti. Su nostra proposta, avvieremo a breve una serie di tavoli tecnici permanenti itineranti, aperti alle organizzazioni sindacali e alle associazioni di categoria, momento di incontro e di ascolto e, allo stesso tempo, di analisi di criticità e di proposte concrete per la ripartenza del sistema'.

Confronto su vertenze e dragaggi ad Olbia

Deiana: massimo impegno per tutti gli scali del nord Sardegna

Redazione

OLBIA Confronto aperto tra **AdSp** e Cgil sui dragaggi e le vertenze occupazionali del porto di Olbia. Un faccia a faccia sereno e propositivo sulle istanze del comparto portuale, in particolare alle vertenze occupazionali e, allo stesso tempo, attento e sensibile verso le difficoltà, principalmente di carattere burocratico ed autorizzativo, che quotidianamente **l'AdSp** del Mare di Sardegna affronta nella pianificazione e nella gestione delle opere infrastrutturali. È quanto emerso durante l'incontro tra i rappresentanti territoriali della Cgil gallurese, guidati dal segretario regionale Arnaldo Boeddu, ed i vertici dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna: il presidente Massimo Deiana ed il segretario generale Natale Ditel. Un confronto necessario, quello richiesto da entrambe le parti, alla luce dell'allarme lanciato a mezzo stampa dal sindacato su un temuto disinteressamento dell'Ente verso lo scalo di Olbia. Timore smentito dai fatti messi sul tavolo dal presidente Deiana. A partire dall'inizio dei lavori di manutenzione della darsena compresa tra i moli 3 e 4 dell'Isola Bianca da qualche giorno interdetti, con ordinanza della Capitaneria di Porto che inizieranno proprio questo fine settimana. La ditta Appalti Generali IMAG S.r.l., già incaricata per gli interventi di eliminazione delle sgrottature dei moli, provvederà, nell'arco di dieci giorni, alla rimozione della fanghiglia depositata al centro dei due accosti. Fenomeno, questo, non nuovo nello scalo di Olbia, generato, in primis, dal continuo sversamento a mare dei fiumi che sfociano sul golfo in particolare per via delle ultime ed abbondanti piogge e, aspetto da non escludere, da una limitata attività delle navi in porto che ha favorito il deposito di sedimenti nei punti nevralgici dello scalo, tra i quali, appunto, la darsena antistante alla stazione marittima dell'Isola Bianca. Altro intervento presentato, quello che riguarderà la rimozione di altri 5 mila metri cubi di materiale che, una volta riprese le attività amministrative degli Enti coinvolti, riavvierà il procedimento per perfezionare l'autorizzazione al conferimento del materiale dragato in una vasca di colmata a Livorno. Non ultima e tantomeno complessa, la procedura anche questa rallentata dal lockdown per l'escavo della Canaletta di accesso e dell'intero bacino portuale. Entro la prossima settimana, sarà ad Olbia l'imbarcazione attrezzata per prelievi ed analisi del sito di immersione (localizzato fuori dal golfo olbiese), dei fanghi di dragaggio individuato con apposita conferenza di servizi a fine 2019. Contestualmente, **l'AdSP** procederà con l'appalto per la caratterizzazione di 117 punti di prelievo nel golfo. Analisi dalle quali emergerà la qualità del materiale e quindi la successiva autorizzazione per il rilascio nel sito di immersione individuato. Una mole di dati che, una volta elaborata, andrà a comporre il progetto preliminare dello studio di fattibilità del dragaggio, finanziato dal Mit con il Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, la cui gara d'appalto, che interesserà Isola Bianca e Porto Cocciani, dovrebbe essere pubblicata entro l'estate. Restano però aperte, per il buon esito dell'intervento, alcune criticità inerenti alle prescrizioni imposte da altri Enti nell'ambito delle conferenze di servizi. Una tra tutte, la necessità di procedere al dragaggio del canale di accesso in porto con la sorbonatura. Processo, questo, che richiederebbe tempi e costi insostenibili per l'Ente. Così come, in base alle normative in costante evoluzione, **l'AdSP** si è riservata di valutare approfonditamente la proposta



di accelerazione dell'iter per l'approvazione del Piano Regolatore Portuale adottato che, in base alle numerose prescrizioni a cui è stato sottoposto dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, prevede un percorso ben più complesso rispetto a quello previsto dalla legge di riforma delle **AdSp** e a quanto osservato dalla Cgil. Ed è proprio sugli aspetti normativi e burocratici



Messaggero Marittimo

Olbia Golfo Aranci

che il sindacato, anche a livello locale, ha proposto di farsi parte attiva per incidere, con la propria voce, sulla necessaria revisione di alcune norme anacronistiche rispetto all'attività dei porti italiani. Un prezioso supporto che troverà terreno fertile, in un apposito tavolo tecnico permanente, proposto dall'AdSp, che sarà aperto alle organizzazioni sindacali e alle associazioni di categoria. Quello odierno è stato un incontro franco, molto sereno e propositivo evidenzia Massimo Deiana E' stata un'occasione importante, innanzitutto, per sgomberare il campo da inutili e dannosi timori sull'operato dell'Ente. Il porto di Olbia e tutti gli scali del nord Sardegna sono costantemente oggetto di impegno da parte dell'Ente e dei suoi vertici e su questo intendo definitivamente rassicurare tutti. Nonostante ciò, abbiamo ritenuto necessario confrontarci, da una parte, per ascoltare e analizzare le vertenze occupazionali e produttive del settore portuale gallurese. Dall'altra, però, sono stati messi sul tavolo dati ed interventi concreti per la soluzione dell'annoso problema dei dragaggi del golfo olbiese e, aspetto da tenere in conto, la necessità di superare i continui ostacoli burocratici e le lungaggini nel rilascio dei pareri che dilatano i tempi, se non addirittura scoraggiano, l'infrastrutturazione dei porti. Su nostra proposta, avvieremo a breve una serie di tavoli tecnici permanenti itineranti, aperti alle organizzazioni sindacali e alle associazioni di categoria, momento di incontro e di ascolto e, allo stesso tempo, di analisi di criticità e di proposte concrete per la ripartenza del sistema.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Fiamme sul traghetti paura per i 225 a bordo

Il fuoco è partito da un camion-frigo nel garage. Sulla nave anche molti turisti

MARCO BITTAU

OLBIA L' allarme è scattato intorno alle 19 di ieri, appena dentro il golfo di Olbia, in perfetto orario sulla tabella di marcia: una colonna di fumo nero si leva dalla stiva a prua della Cruise Bonaria, nave della flotta Grimaldi, in navigazione da Livorno all' Isola Bianca. C' è un incendio a bordo, provocato dal cortocircuito in un camion-frigo, uno dei tanti semirimorchi che ogni giorno fanno la spola tra i porti della Sardegna e quelli del continente. A bordo però ci sono anche 155 passeggeri (più 70 membri dell' equipaggio), la maggior parte turisti in viaggio verso una problematica vacanza in Sardegna al tempo del Covid. Tutti sono sbarcati sani e salvi a tarda sera, poco prima delle 21, quando l' incendio è stato praticamente spento e la nave lentamente è arrivata in porto accompagnata dai rimorchiatori Moby, con base a Olbia, e dalla motovedetta della Capitaneria di porto. Ad attenderla in banchina un imponente schieramento di mezzi di soccorso e forze dell' ordine, rimasto in allarme per diverse ore, anche dopo l' ormeggio, per spegnere altri focolai ancora attivi nel garage. Le operazioni sono state coordinate dal direttore marittimo del nord Sardegna e comandante della Capitaneria di porto di Olbia, Maurizio Trogu. Solo oggi si potranno valutare i danni subiti dalla nave e dagli altri automezzi che si trovavano nella stiva (un centinaio in tutto). Le inchieste della Capitaneria di porto di Olbia e della Procura di Tempio, invece, chiariranno cosa esattamente ha provocato l' incendio e come si è propagato dentro la stiva. Nessun ferito e nessun intossicato tra le persone a bordo, ma tanta paura, quella sì. Inevitabile, visto che nell' immaginario collettivo l' incendio a bordo della nave è uno dei peggiori incubi di chi viaggia in mare. Dalle testimonianze dei passeggeri al termine della brutta avventura, l' emergenza è stata gestita con ordine dal commissario e dal personale a bordo della Grimaldi. I passeggeri, che con i bagagli in mano già si preparavano a sbarcare, sono stati informati tempestivamente dell' incendio a bordo, tranquillizzati e invitati a raggiungere il salone di poppa, ben lontano dalla zona a rischio. Legittima apprensione, ma niente scene di panico anche quando la colonna di fumo denso e acre ha avvolto la prua della nave scatenando un mix di curiosità, paura e apprensione in mezza Olbia che dal porto o addirittura dalle proprie case ha assistito alla scena. Dal salone di poppa i passeggeri hanno potuto assistere anche all' arrivo dei primi soccorritori. Il primo è stato il rimorchiatore Moby "Mascalzone scatenato" che ha raggiunto la Cruise Bonaria nel golfo di Olbia e con potenti getti d' acqua ha avviato le operazioni di spegnimento dell' incendio, poi proseguite insieme ai vigili del fuoco in banchina. «Moby si complimenta con il personale dei suoi rimorchiatori a bordo del "Mascalzone scatenato" - annuncia con una punta di orgoglio la società del gruppo Onorato armatori - per la grande professionalità dimostrata e per il pronto intervento che ha permesso di mettere in sicurezza passeggeri e nave senza ulteriori rischi». La Cruise Bonaria ha ovviamente annullato la ripartenza prevista ieri, alle 21.30, dall' Isola Bianca per Livorno. In banchina all' Isola Bianca è rimasto il suo carico di passeggeri, auto e camion in attesa di un imbarco per la Toscana sulla prima nave utile. @marcobittau©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

«Pronti a sbarcare, poi quel fumo nero a prua»

Il racconto dei passeggeri: «Sono stati momenti terribili, ma l'equipaggio è stato professionale»

TIZIANA SIMULA

OLBIA Qualcuno si preparava ad uscire dalle cuccette, altri erano già fuori, con le valige in mano, pronti per lo sbarco. Il fumo nero aveva cominciato ad avvolgere la nave. E subito è arrivata la comunicazione del comandante: «C'è un incendio nel garage della nave, tutti i passeggeri raggiungano il salone di poppa». Paura? «Sì, un po' di paura l'ho avuta...C'era fumo nero», dice Michela, di origine romena, appena mette piede alla stazione marittima. Abbraccia l'amica, si stringono forte, con gli occhi lucidi e la mascherina che toglie il respiro. Arrivano alla spicciolata, dopo aver abbandonato la "Cruise Bonaria" col garage che ancora fuma e i vigili del fuoco mobilitati a spegnere un incendio che avrebbe potuto avere conseguenze ben peggiori. Ma ieri sera, l'emergenza è stata gestita molto bene, sia a bordo della nave che all'attracco all'Isola Bianca. E a dirlo sono stati gli stessi passeggeri, nonostante la brutta esperienza. «Il personale era preparatissimo, mi ha dato molta sicurezza», dice Agostino Cibin, di Treviso, arrivato in Sardegna insieme alla moglie per trascorrere una ventina di giorni di ferie a Cannigione. Racconta quegli attimi vissuti a bordo della nave, quando il fumo nero e denso si è sprigionato dalla prua ed è scattato l'allarme. «Eravamo pronti per uscire dalle cabine, la nave stava già entrando in porto, avevamo oltrepassato Golfo Aranci. Abbiamo cominciato a vedere fumo e poi abbiamo sentito la voce del comandante che ci avvisava dell'incendio e diceva a tutti i passeggeri di radunarsi a poppa. Erano più o meno le 19. Siamo andati tutti lì. Il comandante ha fatto l'appello, ci ha chiamati uno per uno. Eravamo 155. Bene, ci siamo tutti, ha detto. E, poi, abbiamo atteso un bel po' prima di poter sbarcare. C'era qualche bambino che piangeva perché era stanco. Ma la situazione era sotto controllo, non ho visto scene di panico o gente in preda al terrore. Certo, me la sarei evitata volentieri, è la prima volta che mi succede una cosa del genere in 43 anni che vengo in Sardegna». «Com'era la situazione a bordo? Tranquilla, sono stati bravi, meglio di così non si poteva fare», dice un'altra passeggera appena sbarcata. «Noi non ci siamo accorti di nulla - racconta un'altra -. L'abbiamo saputo nel momento in cui abbiamo sentito la comunicazione del comandante che ci diceva di andare a poppa. Lì abbiamo atteso tutti insieme. Il personale ci ha rassicurato tanto. No, personalmente non ho avuto paura». La nave che doveva ripartire alle 21.30, ovviamente, non ha potuto mollare gli ormeggi. Con la pancia abbrustolita dovrà restare ferma per un po'. I passeggeri che erano diretti a Livorno si sono accalcati allo sportello della biglietteria per capire cosa fare: qualcuno è riuscito ad imbarcarsi con un'altra nave, ma la maggior parte ha trascorso la notte ad Olbia. La compagnia ha garantito il pernottamento fino a una spesa di 80 euro a persona. «Siamo otto dipendenti della Bartolini, ripartiremo domani mattina con la nave delle 11».



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

L'incendio. La Cruise Bonaria davanti a Olbia

Un boato nella stiva e poi la paura: «Fiamme sulla nave»

Salvi i 150 passeggeri partiti da Livorno, il fuoco innescato da un rimorchio frigo

Un boato intorno alle 19 e un altro subito dopo, mentre i passeggeri del traghetto Cruise Bonaria guardavano l'isola di Tavolara. Poi, tante persone che erano a bordo della motonave della Grimaldi proveniente da Livorno, hanno visto sollevarsi dalla parte sinistra della prua una colonna di fumo nero e denso. È iniziato così il pericoloso incendio che, nel tardo pomeriggio di ieri, ha fatto scattare il piano di emergenza del porto dell'Isola Bianca. Sono stati momenti di paura. Immediatamente dallo scalo portuale olbiese sono partiti i rimorchiatori e le motovedette della Guardia costiera. Stando alle prime verifiche dei Vigili del fuoco di Olbia, le fiamme sono partite da un semirimorchio frigo e il fuoco si è subito propagato ad altri camion vicini. Di fatto, le operazioni di spegnimento sono iniziate quando il traghetto era ancora in fase di avvicinamento al porto. «Ho sentito il boato» I rimorchiatori hanno indirizzato potenti getti d'acqua sulla prua del Cruise Bonaria per circoscrivere il rogo. Anche il sistema antincendio del traghetto è entrato in funzione. A bordo c'era circa 150 passeggeri e 300 mezzi, tra auto, camion e semirimorchi. Il comandante della motonave ha coordinato il piano antincendio, cercando anche di tranquillizzare i passeggeri, tra quali anche diversi bambini. «Io ho sentito un rumore molto forte, seguito da un secondo boato - dice Alessandro Borrini, uno dei passeggeri diretti a Olbia - e poi ho visto il fumo. L'equipaggio del traghetto si è attivato subito e i passeggeri sono stati invitati a raggiungere il salone a poppa della nave». Quindi un settore dalla parte opposta, rispetto a quella dell'incendio. Componenti dell'equipaggio e lo stesso comandante hanno fornito le prime informazioni ed è stato fatto l'appello. I soccorsi Nel frattempo, il traghetto era arrivato in porto a Olbia e ad attenderlo c'erano squadre dei Vigili del fuoco, Guardia Costiera, personale del 118 e forze dell'ordine. Tutte le operazioni di movimentazione di mezzi e passeggeri del Cruise Bonaria sono state subito affidate al personale della Coopservice, l'azienda che si occupa della sicurezza dello scalo olbiese. Il primo dato fornito alla Direzione marittima di Olbia, è stato quello della incolumità delle persone a bordo. Nessun danno è stato segnalato per i passeggeri e il personale dell'equipaggio. Una volta verificato questo dato è scattata la seconda fase del piano di emergenza. I Vigili del Fuoco hanno operato all'interno del traghetto insieme ai militari della Guardia Costiera, che durante le operazioni di spegnimento e di bonifica, hanno iniziato le indagini. L'incendio ha dato filo da torcere alle squadre dei Vigili del Fuoco di Olbia e di Arzachena. Le fiamme, intorno alle 21, sono ripartite, ma alla fine sono state domate. Le indagini Le operazioni di sbarco sono iniziate poche decine di minuti dopo l'attracco. I passeggeri erano tutto sommato tranquilli. A quanto pare, i danni al traghetto sono limitati, mentre i mezzi andati a fuoco sono diversi. Le indagini sulle cause del rogo sono state affidate alla Guardia Costiera. Ieri sera si è formata una lunga fila davanti alla biglietteria dell'Isola Bianca, i passeggeri che avrebbero dovuto ripartire con il Cruise Bonaria, sono stati costretti a optare per altri collegamenti. Andrea Busia.



I precedenti. Dalla Moby Prince alla Norman Atlantic

Una lunga scia di tragedie

Le fiamme a bordo della nave Grimaldi richiama alla memoria, inevitabilmente, la tragedia della Moby Prince provocata da un rogo scoppiato dopo la collisione con la motonave Agip Abruzzo. Nel traghetto della flotta Onorato, il 10 aprile 1991, morirono 140 persone, solo un giovane mozzo riuscì a salvarsi. È stato il grave disastro della storia della Marina mercantile nel dopoguerra. La Moby Prince era partita da Livorno, l'incidente avvenne all'interno dell'area portuale. Norman Atlantic Durante una bufera di neve con il mare in burrasca e onde altissime, nella notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014, scoppiò un incendio a bordo del traghetto Norman Atlantic che viaggiava dalla Grecia ad Ancona. Le fiamme provocarono il naufragio della nave e l'evacuazione degli oltre 500 passeggeri. In 31 morirono, 19 dei quali risultano ancora oggi dispersi, 64 i feriti. Stando alle indagini, a originare le fiamme che poi causarono il naufragio fu un camion frigo lasciato con il motore acceso perché non c'era abbastanza prese di corrente. Sardinia Express Un incendio scoppiato nella sala macchine del traghetto Sardinia Express ha messo fuori uso un motore e bloccato la nave al largo della Corsica. L'incidente è accaduto alle due e mezzo del mattino di ieri. Scene di panico a bordo, il fumo aveva invaso la sala ristorante e la parte dove molti dei 209 passeggeri stavano dormendo. È cominciata così l'odissea del traghetto sballottato tra le onde per ore prima di essere rimorchiato fino al porto di Bastia. Nessun ferito tra i passeggeri e l'equipaggio, solo un pensionato sofferente di cuore, per precauzione, è stato trasportato in ospedale con un elicottero. Piromane morto nel rogo Tragico il bilancio di tre incendi dolosi scoppiati la notte tra il 6 e il 7 aprile 1990 a bordo dello Scandinavian Star, un traghetto danese in navigazione nello stretto di Kattegat, in Danimarca. Le fiamme, il fumo e il panico uccisero 158 persone, su circa 600 che si trovavano a bordo. Fra le vittime fu trovato un cittadino danese che aveva subito quattro condanne per aver appiccato incendi.



Incendio su una nave passeggeri nel porto di Olbia. Nessun ferito

Domate le fiamme, divampate da un camion frigo, forse per un corto circuito

Un incendio è scoppiato a bordo di una nave attorno alle 20 nel **porto di Olbia**. Il rogo è divampato nel garage mentre la 'Bonaria' della compagnia Grimaldi, proveniente da Livorno con 155 passeggeri a bordo, aveva iniziato le manovre d' attracco. A prendere fuoco un camion frigo, probabilmente a causa di un corto circuito. Immediatamente è scattato il dispositivo antincendio coordinato dalla capitaneria di **porto**. Il rogo è stato domato con i mezzi interni della nave. Sul posto i vigili del fuoco e una motovedetta della guardia costiera, oltre al rimorchiatore 'Mascalzone Scatenato' della Moby che è intervenuto per trainare la nave. Nessun passeggero o membro dell' equipaggio risulta ferito o intossicato dal fumo. La nave ha attraccato al molo 1 attorno alle 20.30.

Questo sito utilizza cookie tecnici e di profilazione propri e di terze parti per le sue funzionalità e per inviare pubblicità a te e/o a chi ti ha preferito. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie: [COOKIES POLICY](#). Chiudendo questo banner, accetti l'uso della pagina e il tuo consenso all'installazione di questi cookie.

OK

Incendio su una nave passeggeri nel porto di Olbia. Nessun ferito

Domate le fiamme, divampate da un camion frigo, forse per un corto circuito

18 giugno 2020

18 giugno 2020



Un incendio è scoppiato a bordo di una nave attorno alle 20 nel porto di Olbia. Il rogo è divampato nel garage mentre la 'Bonaria' della compagnia Grimaldi, proveniente da Livorno con 155 passeggeri a bordo, aveva iniziato le manovre d'attracco. A prendere fuoco un camion frigo, probabilmente a causa di un corto circuito.

Immediatamente è scattato il dispositivo antincendio coordinato dalla capitaneria di porto. Il rogo è stato domato con i mezzi interni della nave. Sul posto i vigili del fuoco e una motovedetta della guardia costiera, oltre al rimorchiatore 'Mascalzone Scatenato' della Moby che è intervenuto per trainare la nave. Nessun passeggero o membro dell'equipaggio risulta ferito o intossicato dal fumo. La nave ha attraccato al molo 1 attorno alle 20.30.

Incendio a bordo del traghetto per Olbia, in azione anche i vigili del fuoco ***VIDEO***

OLBIA. Intervento in atto nel porto di Olbia per l'incendio di un camion frigo all'interno di un traghetto di linea proveniente da Livorno. Sulla nave ci sono ancora i passeggeri a bordo. All'opera anche i Vigili del Fuoco e i mezzi antincendio schierati sulla banchina. Tags: vigili del fuoco Olbia Livorno © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione Leggi anche 16/06/2020 Fiamme in un canneto di via Bottego a Olbia, in azione i vigili del fuoco 10/06/2020 Cambio al vertice del comando provinciale dei vigili del fuoco, arriva Bentivoglio Fiandra 10/06/2020 Cani finiscono nella vasca di depurazione a Perfugas, salvati dai vigili del fuoco In primo piano Incendio sulla nave Grimaldi in arrivo a Olbia, in azione i rimorchiatori per spegnere le fiamme Incendio a bordo del traghetto per Olbia, in azione anche i vigili del fuoco ***VIDEO*** Un nuovo caso di Covid-19 in Sardegna a Nuoro, invariato il numero delle vittime Discarica di auto in un terreno a Olbia, la polizia denuncia un 40enne Dal 26 giugno riaprono gli alberghi della Costa Smeralda per l'avvio della stagione estiva 2020 Un nuovo caso di Covid-19 in Sardegna rilevato dall'ultimo aggiornamento Tre fratelli nei guai per usura nel nord Sardegna Mercato illegale di ricci di mare, smascherata associazione a delinquere nel Nord Sardegna Mancato avvio lavori strada Olbia-Santa Teresa, Tag Gallura: "Pronti ad azioni eclatanti, ma civili" Lutto per la scomparsa di Monsignor Maria Pittorru, Sanguinetti: "Grave perdita per la diocesi" Le notizie più lette Incendio sulla nave Grimaldi in arrivo a Olbia, in azione i rimorchiatori per spegnere le fiamme Discarica di auto in un terreno a Olbia, la polizia denuncia un 40enne Ancora caos su App e certificazioni per sbarcare in Sardegna, l'esperienza sul volo Roma-Olbia Tre fratelli nei guai per usura nel nord Sardegna Dal 26 giugno riaprono gli alberghi della Costa Smeralda per l'avvio della stagione estiva 2020 Lutto per la scomparsa di Monsignor Maria Pittorru, Sanguinetti: "Grave perdita per la diocesi" Un nuovo caso di Covid-19 in Sardegna rilevato dall'ultimo aggiornamento Incendio a bordo del traghetto per Olbia, in azione anche i vigili del fuoco ***VIDEO*** Mancato avvio lavori strada Olbia-Santa Teresa, Tag Gallura: "Pronti ad azioni eclatanti, ma civili"



Fiamme a bordo di un traghetto Grimaldi

Olbia - Un principio d' incendio è scoppiato a bordo del traghetto passeggeri "Bonaria", del gruppo Grimaldi, in arrivo a **Olbia** da Livorno e con un centinaio di passeggeri a bordo. Al momento non risultano feriti o intossicati. Le fiamme, secondo i primi accertamenti, sono scaturite da un semirimorchio nel garage della nave. Vigili del fuoco e militari della Guardia costiera sono saliti a bordo e spento l' incendio. Il traghetto è stato trainato e ormeggiato in **porto**, scortato dalle motovedette della Guardia costiera di **Olbia**, che hanno creato un cordone di sicurezza attorno alla nave. La "Cruise Bonaria" della Grimaldi Lines ha completato le operazioni di ormeggio nel **porto** di **Olbia** dopo essere stata trainata dal rimorchiatore "Mascalzone Scatenato" del gruppo Moby dell' armatore Onorato. Le motovedette della Capitaneria hanno circondato la nave e creato le condizioni di sicurezza per consentire ai mezzi portuali di operare per raffreddare le paratie della "Bonaria". Quasi completato lo sbarco degli automezzi, mentre le persone saranno fatte scendere solo una volta accertata la presenza di tutte le condizioni di sicurezza necessarie per farli muovere. Intanto i vigili del fuoco hanno già effettuato il sopralluogo nel punto da cui sono partite le fiamme, per stabilire cause e dinamiche del rogo. "La divisione rimorchiatori di Moby è lieta di aver contribuito al salvataggio della nave "Cruise Bonaria"" dicono dal gruppo Onorato.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

carasi (cisl)

«Zes, soddisfazione è più che legittima ora subito al lavoro per un vero rilancio»

«La soddisfazione è naturale, ma adesso subito al lavoro per sfruttare questa opportunità per il nostro territorio. Le Zes istituite dal ministro Provenzano interessano gran parte della nostra provincia. È un' occasione che non possiamo più sottovalutare, un treno in corsa sul quale salire in maniera unita e coordinata. Adesso la politica faccia la sua parte senza divisioni: è l' ultima possibilità che abbiamo per dare un futuro a questa provincia e alle nuove generazioni». È questo il commento del segretario generale della UST Cisl Ragusa Siracusa, Vera Carasi, alla firma del decreto istitutivo delle Zone Economiche Speciali siglato dal ministro per il Mezzogiorno. «Basta scorrere l' elenco delle zone ricadenti nelle Zes istituite per rendersi conto dell' importanza di questo provvedimento - continua ancora la Carasi - **Augusta-Melilli**, Priolo Gargallo, Siracusa, il **porto di Augusta**, l' interporto di Melilli e poi ancora Avola, Carlentini, Francofonte, Solarino, Florida, Rosolini, Pachino, Lentini e Palazzolo Acreide. Ci sono tutte le filiere economiche di questo territorio. Zona industriale, aree portuali, zone agricole e di grandi eccellenze delle nostre produzioni. L' intera area industriale resta un punto di riferimento; si abbandonino visioni fuori da qualsiasi logica di sviluppo e si collabori perché gli investitori trovino terreno fertile per nuove produzioni e rilancio di interi settori. Adesso questa provincia ha, in mano, l' opportunità di rilanciarsi - aggiunge il segretario della Cisl - I benefici economici sono previsti dal decreto legge Mezzogiorno n. 91/2017' e gli incentivi fiscali più il credito di imposta per investimenti fino a 50 milioni di euro possono aprire nuove opportunità anche nella nostra zona industriale. All' interno del provvedimento c' è un consistente regime di semplificazioni - sottolinea ancora la Carasi - che saranno stabilite da appositi protocolli e convenzioni. In questo modo potremo prevedere anche l' accelerazione dei tempi procedurali per garantire l' accesso agli interventi di urbanizzazione primaria (gas, energia elettrica, strade, idrico) alle imprese insediate nelle aree interessate. Interventi che ricadranno come beneficio anche sulle popolazioni di queste aree. Adesso, però, smaltiamo subito l' entusiasmo - conclude Vera Carasi - si lavori insieme, istituzioni, mondo produttivo e del lavoro, per avere rapidamente questi benefici. Alla politica non resta che riporre divisioni e antagonismi da poltrona: questa terra, a maggior ragione dopo la crisi Covid, non può più permettersi pressapochismo e ritardi».



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Alosi: Zes, senza bonifiche gli unici vantaggi sono per le industrie

«Se prima non si sblocca il piano di bonifiche, il nostro territorio potrebbe piangere ancora una volta le conseguenze di scelte opportunistiche che avvantaggerebbero le industrie ma non il territorio, l'occupazione (se non temporaneamente) e l'economia locale». Roberto Alosi, segretario generale della Cgil siracusana punta a frenare facili entusiasmi e invita tutte le istituzioni provinciali - ma soprattutto i rappresentanti politici - a far sì che la provincia, finalmente, trovi il giusto riscontro e non fuochi di paglia che si spengono con troppa facilità. Il riferimento è all' **autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia orientale (porti di Augusta e Catania) e alle ZES (zone economiche speciali) a cui già guarda interessata Confindustria e il territorio. «Nulla da eccepire, anzi - precisa Alosi - su nuovi insediamenti industriali, frutto della fiscalità di vantaggio. Penso, tuttavia, che occorra aggiungere alla condizione per le imprese di mantenere per almeno 7 anni dopo il completamento dell' investimento la propria attività nell' area ZES, anche l' obbligo di mantenimento delle quote di occupazione. Ma ritengo che le bonifiche e il piano di risanamento ambientale siano un passaggio obbligatorio, sia per ricostruire un rapporto di fiducia con la popolazione, ormai logorato da decenni di inquinamento, sia perché rappresentano l' unico strumento capace di attrarre nuovi investimenti che significano vera diversificazione delle produzioni e rilancio industriale compatibile. Fintantoché non si affronta, una volta per tutte, il nodo delle bonifiche dell' intera area, difficilmente si potrà sostenere l' impatto non governato di un ulteriore appesantimento industriale». Il sindacalista rileva ancora che «le bonifiche, gli investimenti per l' adeguamento tecnologico e la messa in sicurezza degli impianti rappresentano l' unica vera occasione di sviluppo per un territorio che finora è stato sfruttato e senza aver mai potuto beneficiare dei conseguenti vantaggi economici». L' attivazione delle ZES - dichiara Alosi - chiama in causa molti livelli istituzionali e può avere importanti ricadute in termini di sviluppo e occupazione, a maggior ragione in un quadro di complessiva sofferenza delle nostre aree portuali e in generale di molti dei territori potenzialmente coinvolti. Per questo è fondamentale che vi sia un reale ascolto e coinvolgimento delle parti sociali e degli enti locali fin dalle prime fasi di definizione del progetto di sviluppo. Attenzione a non fare delle ZES, zone franche dell' illusione che rischiano di diventare l' approdo pratico e concreto di una illusione. Al di là delle singole misure, occorre cambiare l' approccio alle politiche di sviluppo del territorio, troppo incentrato sulla possibilità che il sostegno all' impresa e all' auto-imprenditorialità possa determinare, da solo, le condizioni di una ripresa dell' occupazione e della crescita. Lo sviluppo è sempre frutto di tante variabili e, oggi, il focus dell' intervento va spostato con maggiore intensità sulle condizioni di contesto, sull' infrastrutturazione, sull' investimento pubblico diretto e orientato anzitutto all' innovazione e alla sostenibilità ambientale. Il timore di Alosi è che le ZES possano diventare zone franche in cui, ancora una volta, le industrie maturino i propri interessi, lasciando fuori le realtà locali e il tema ambientale. «E' per questo motivo che prima di ogni nuovo insediamento industriale favorito dalle ZES, si provveda a riprendere con la massima urgenza il tema imprescindibile della bonifica del territorio tenendo però ben presente che la vera sfida industriale è l' innovazione tecnologica, terreno su cui costruire un nuovo **sistema** di sviluppo compatibile».



Via libera anche in provincia alle Zone economiche speciali

Zes, «Grande opportunità»

Raffica di interventi positivi dopo la decisione del governo Gregory Bongiorno di Sicindustria: «Attenti alla burocrazia»

«La straordinaria opportunità rappresentata dalle Zes non sia resa vana dalla burocrazia». È l'appello lanciato da Gregory Bongiorno, presidente di Sicindustria Trapani, che afferma: «È finalmente arrivato per la Sicilia il via libera alle Zone economiche speciali, che mirano ad attrarre investimenti attraverso una drastica semplificazione amministrativa e la possibilità di accedere a sgravi fiscali e a un credito d'imposta rinforzato. Adesso bisogna, però, passare velocemente alla fase operativa per rendere effettivi e concreti i benefici previsti». Uno degli obiettivi è infatti proprio quello di favorire nuovi investimenti che portano nuova occupazione e, solo per la provincia di Trapani, si calcola un potenziale di nuovi occupati, a regime, di oltre mille unità. «Ciò che fino ad oggi - aggiunge Bongiorno - ha costituito un ostacolo allo sviluppo e agli investimenti, e cioè la nostra marginalità territoriale, viene finalmente superato e zone fondamentali per la nostra economia, come quella dello scalo aeroportuale o del **porto**, ma anche quelle di Trapani, Mazara del Vallo, Calatafimi o Custonaci con i suoi marmi, potranno ricevere nuovi impulsi per lo sviluppo economico per il territorio». «Con la firma del decreto di istituzione della Zona Economica Speciale della Sicilia Occidentale da parte del ministro Provenzano - dichiara il sindaco di Trapani Giacomo Tranchida - si consegue anche un obiettivo strategico del programma di governo di questa Amministrazione». «Le Zes - dicono il sindaco di Custonaci Morfino e l'assessore ai Lavori pubblici Michele Riccobene rappresentano per Custonaci una importante opportunità di sviluppo economico e di rilancio del settore marmifero. Le aziende del comparto saranno, infatti, agevolate sia dal punto di vista fiscale sia nello snellimento della burocrazia». «Per Salemi una straordinaria possibilità di attirare investimenti che generino sviluppo» dice il sindaco di Domenico Venuti. Estremamente soddisfatti e speranzosi i sindacati. «Ci auguriamo che lo strumento diventi davvero una occasione di sviluppo integrato attraendo nuovi investimenti che potrebbero dare ossigeno alla nostra economia» afferma il segretario generale Cisl Palermo Trapani Leonardo La Piana. «Ci auguriamo che le risorse economiche che in questo modo saranno disponibili da impiegare sul territorio potranno determinare quel rilancio che la Uil auspica e sollecita ormai da tempo alle istituzioni competenti» sottolinea il segretario generale della Uil Eugenio Tumbarello. «Approvata la legge - dice il segretario generale della CGIL Filippo Cutrona - occorre adesso che la Regione riprogrammi i fondi europei per garantire maggiori risorse economiche alle imprese, per creare lavoro e per rafforzare il ruolo e la funzione delle Zes». (*FTAR*)



Autoproduzione in banchina e Tonnage Tax i motivi degli attacchi

Tutti contro gli armatori

Le associazioni e i sindacati dei lavoratori portuali, marittimi, terminalisti e spedizionieri chiedono di rivedere alcune regole diventate prassi negli anni

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Armatori italiani nel mirino di lavoratori portuali, marittimi, terminalisti e spedizionieri. Due i terreni di scontro: il primo riguarda la cosiddetta autoproduzione in banchina, cioè lo svolgimento in autonomia delle operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei carichi (specie rotabili) che le compagnie di navigazione vorrebbero fare durante le soste in porto, mentre i lavoratori a terra e quelli a bordo preferirebbero fossero svolte dalle compagnie portuali. I sindacati confederali dei lavoratori (Fit Cisl, Filt Cgil e Uiltrasporti) con l'Associazione nazionale delle compagnie portuali (Ancip) hanno presentato un emendamento al decreto Rilancio finalizzato a limitare (quasi impedire) la possibilità per gli armatori di effettuare l' autoproduzione. Per questo le associazione dell' armamento Assarmatori, Confitarma e Federagenti hanno espresso preoccupazione al ministro dei trasporti Paola De Micheli per l' emendamento che introdurrebbe «requisiti talmente gravosi sia sul piano organizzativo che su quello economico da rendere il regime delle autorizzazioni inattuabile. Se le modifiche venissero accolte, non si regolerebbe il diritto all' autoproduzione come sostengono i sindacati, ma lo si negherebbe del tutto facendo tornare i porti italiani indietro di 25 anni, se non addirittura a una fase pre entrata in vigore della legge antitrust nazionale». Per i lavoratori, invece, «le regole si rendono necessarie anche per far cessare i problemi di regolazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse della norma da parte delle Autorità di sistema portuale, generando forti differenze tra un porto e l' altro». L' altro fronte caldo riguarda il regime fiscale agevolato della Tonnage Tax concesso agli armatori e messo nel mirino dalle associazioni europee di spedizionieri (Clecat e in Italia Fedespedi) e di terminalisti (Feport) che denunciano una distorsione della concorrenza. Il riferimento è all' applicazione degli sgravi fiscali a una parte delle attività accessorie rispetto al trasporto marittimo (movimentazioni portuali e trasporto terrestre) svolto dalle compagnie di navigazione. Clecat e Feport ritengono che la Commissione Ue debba escludere dalla Tonnage Tax i servizi ancillari al trasporto marittimo perché offerti in concorrenza con altri operatori della catena logistica che non godono degli stessi benefici. Viene inoltre evidenziata la «distorsione della concorrenza tra terminal portuali controllati da compagnie di navigazione e indipendenti» che anche in questo caso godono di condizioni differenti. A sollevare il tema è stata proprio la recente estensione al 2023 per l' Italia di Tonnage Tax e Registro Internazionale delle navi. In soccorso dei vettori marittimi è arrivata l' European Council of Shipping Associations secondo cui «l' approccio seguito dalla Ue sulle attività accessorie è applicato da molti anni», sostenendo di «non essere a conoscenza di alcuna distorsione della concorrenza», oltre a essere indispensabile agli armatori europei per competere con i concorrenti extracomunitari. (riproduzione riservata)

