



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 20 giugno 2020



Prime Pagine

20/06/2020	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	Il Foglio	9
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	Il Giornale	10
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	Il Giorno	11
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	Il Manifesto	12
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	Il Mattino	13
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	Il Messaggero	14
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	Il Resto del Carlino	15
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	Il Secolo XIX	16
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	Il Sole 24 Ore	17
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	Il Tempo	18
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	Italia Oggi	19
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	La Nazione	20
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	La Repubblica	21
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	La Stampa	22
Prima pagina del 20/06/2020		
20/06/2020	Milano Finanza	23
Prima pagina del 20/06/2020		

Trieste

20/06/2020	Il Piccolo Pagina 26	24
Ferreria, prime firme digitali sull'Accordo		

Venezia

20/06/2020	Corriere del Veneto Pagina 2	<i>Alberto Zorzi</i> 25
Dal project ai fondi per le imprese continua il braccio di ferro sul Porto		

20/06/2020	Corriere del Veneto Pagina 2	A. Zo.	27
<hr/> Mantovani: «Nessuno ci ha regalato niente» Ma Costa aveva detto no			
20/06/2020	Corriere del Veneto Pagina 2		28
<hr/> Musolino, sostegno di partiti e comitati Centrodestra zitto E parte l' hashtag			
20/06/2020	Corriere del Veneto Pagina 3	<i>Sandro Mangiaterra</i>	29
<hr/> Sistema portuale Nordest ridotto a campo di battaglia da cavilli e lotte di potere			
20/06/2020	Il Gazzettino Pagina 10	<i>MICHELE FULLIN</i>	31
<hr/> Le carte che hanno fatto saltare il bilancio al porto			
20/06/2020	Il Gazzettino Pagina 10	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	33
<hr/> Il Pd si schiera: «Manovra elettorale, i problemi dovevano tirarli fuori prima»			
20/06/2020	Il Gazzettino Pagina 10		34
<hr/> «Lo stop al bilancio non impedisce aiuti»			
20/06/2020	Il Gazzettino Pagina 11		35
<hr/> «Argomenti infondati i conti sono regolari»			
20/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 14		37
<hr/> Possibile danno erariale Musolino bocciato va alla Corte dei Conti			
20/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 14		39
<hr/> «Compromesso tutto il nostro lavoro» «I giochi politici non ci interessano»			
20/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15		41
<hr/> «Gli aiuti ai lavoratori non sono bloccati il Porto è in salute, trovi le risorse»			
20/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15		43
<hr/> I sindaci: «Il bilancio del Porto deve essere approvato»			
20/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16		44
<hr/> «La Cig messa in discussione? Mi sembra un' esagerazione»			
20/06/2020	Il Gazzettino Pagina 31	<i>ROBERTO PERINI</i>	45
<hr/> Porto, ora Chioggia vuole contare			
20/06/2020	Il Gazzettino Pagina 31		47
<hr/> Grandi navi la "dialettica" a sinistra sui social			
20/06/2020	Il Secolo XIX Pagina 17		48
<hr/> Da Trieste a Venezia si scalda il fronde dei porti 'Authority sotto scacco'			
19/06/2020	Corriere Marittimo		50
<hr/> Venezia, bilancio bocciato - Le ragioni del no nel progetto Venice-Ro.Port.Mos			
19/06/2020	Corriere Marittimo		51
<hr/> Caso Venezia, Bilancio bocciato - Duci a fianco di Musolino: 8 porti su 15 nel frullatore di sfiducia o inchieste			
19/06/2020	Corriere Marittimo		53
<hr/> Intervista / Santi: Venezia, porto a rischio paralisi - Ve.Ro.Port.Mos cosa vecchia, doveva essere già acclarata			
19/06/2020	corriere.it	<i>ALBERTO ZORZI</i>	55
<hr/> Venezia, Città e Regione bocciano il bilancio del Porto: «Rischio commissario»			
19/06/2020	FerPress		57
<hr/> Federagenti: Duci, anche Venezia nella lista dei porti sotto scacco. 8 porti su 15 sono entrati nel frullatore di sfiducia o di inchieste			
19/06/2020	Il Nautilus		58
<hr/> PORTO DI VENEZIA: IL PRESIDENTE MUSOLINO INTERVIENE SULLA MANCATA APPROVAZIONE DEL RENDICONTO 2019			
19/06/2020	ilfattoquotidiano.it		61
<hr/> Porto di Venezia, bocciato il bilancio 2019 nonostante l' utile di 25 milioni. Zaia: "Mossa per cambiare presidente voluto dal Pd? Falso"			
19/06/2020	Informazioni Marittime		63
<hr/> Duci (Federagenti): "Anche Venezia nella lista dei porti nel mirino"			
19/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Vezio Benetti</i>	64
<hr/> Un 'siluro' contro il porto di Venezia			
19/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Vezio Benetti</i>	65
<hr/> Intervento di Musolino sul Rendiconto			
19/06/2020	Portnews		67
<hr/> Porti italiani a rischio ingovernabilità			

19/06/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	68
<hr/> Federagenti: "Anche Venezia tra i porti sotto scacco"			
19/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	69
<hr/> Becce: Il caso Venezia danneggia anche gli operatori portuali / L'intervento			
19/06/2020	shippingitaly.it		70
<hr/> Musolino (AdSP Venezia) riconvoca a breve un altro comitato per votare l'approvazione del bilancio			
19/06/2020	shippingitaly.it		71
<hr/> Giri e Campitelli spiegano il loro 'no' al bilancio dell'AdSP di Venezia			
19/06/2020	shippingitaly.it		72
<hr/> Becce (Assiterminal) sul caso Venezia': Troppo peso alle istituzioni locali nei comitati di gestione			

Genova, Voltri

20/06/2020	Il Secolo XIX Pagina 16		73
<hr/> PORTI, LA RIFORMA FALLITA			
20/06/2020	Il Secolo XIX Pagina 17		74
<hr/> Genova, Spinelli si aggiudica la gara sull' area di Cornigliano			
19/06/2020	shippingitaly.it		75
<hr/> AdSP di Genova e Savona: avviati investimenti per 259 milioni			
20/06/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		77
<hr/> Se ne vanno gli ultimi malati chiude la nave ospedale			
19/06/2020	Ansa		78
<hr/> Chiude nave ospedale. Asl3, un successo			
19/06/2020	Genova24		79
<hr/> Coronavirus, chiude la nave ospedale di Genova: "Siamo pronti a riapirla se servisse ancora"			

La Spezia

20/06/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 42		80
<hr/> Tangenti al porto, parola ai testimoni Le intercettazioni delle fiamme gialle			
19/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	81
<hr/> La Spezia, spedizionieri: Pontremolese, per il governo non è un'opera prioritaria. Inaccettabile			
19/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	82
<hr/> Fontana: incredibile Pontremolese fuori da priorità			

Ravenna

20/06/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 6	<i>ANDREA TARRONI</i>	83
<hr/> Crociere, la Royal Caribbean preferisce Ravenna a Venezia			
20/06/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 45		84
<hr/> Royal Caribbean lascia Venezia per Ravenna			
20/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16		85
<hr/> La Royal Caribbean sceglie Ravenna ma solo per la Rhapsody of The Seas			
19/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	86
<hr/> Troppe incertezze: Royal Caribbean cancella Venezia e porta la Rhapsody a Ravenna			
19/06/2020	shippingitaly.it		87
<hr/> Royal Caribbean lascia Venezia e premia Ravenna come home port			

Livorno

20/06/2020	Il Tirreno Pagina 13		88
<hr/> Ottanta appuntamenti nel giro di 3 mesi È l'estate del Covid ma la Fortezza invita			

19/06/2020	Corriere Marittimo		89
<hr/> Livorno: Darsena Europa, effettuate le simulazioni di piloti e rimorchio			
19/06/2020	FerPress		90
<hr/> Livorno: cabina di regia città-porto su Darsena Europa, microtunnel, bacini di carenaggio e situazione occupazionale nel porto			
19/06/2020	Informare		92
<hr/> Conclude le simulazioni di manovra per la valutazione degli aspetti tecnico-nautici del progetto della Darsena Europa			
19/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	93
<hr/> Darsena Europa: bene le simulazioni di manovra			
19/06/2020	Portnews		94
<hr/> Darsena Europa pronta per i giganti			
19/06/2020	Portnews		95
<hr/> Darsena Europa pronta nel 2024			
19/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	96
<hr/> Livorno, Darsena Europa pronta per il 2024. Conclude le simulazioni tecnico-nautiche			
19/06/2020	shippingitaly.it		97
<hr/> Piattaforma Europa di Livorno: simulato l'ingresso di portacontainer da 24.000 Teu			
20/06/2020	La Gazzetta Marittima		98
<hr/> Livorno, quadrimestre in calo			

Piombino, Isola d' Elba

20/06/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 22	99
<hr/> Caso benzina, arrivati altri rifornimenti ma il prefetto convoca tutti a Livorno			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

20/06/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 37	101
<hr/> «Vogliamo vederci chiaro sui conti del porto»			
19/06/2020	FerPress		102
<hr/> Porti di Roma e Lazio: il Comitato di Gestione approva il bilancio consuntivo 2019			
19/06/2020	Informazioni Marittime		103
<hr/> Porti del Lazio, comitato di gestione approva il bilancio consuntivo			
19/06/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	104
<hr/> Porti di Roma e del Lazio, approvato il bilancio consuntivo 2019			

Brindisi

19/06/2020	Informatore Navale		105
<hr/> PORTO DI BRINDISI: IL VECCHIO 'FANALE ROSSO' TORNERÀ A NUOVA VITA. L'ADSP AVVIA LA PROCEDURA PER LA RISTRUTTURAZIONE			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

20/06/2020	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 14	106
<hr/> L' autorità di sistema portuale dello Stretto avvia una consultazione pubblica			

Olbia Golfo Aranci

20/06/2020	La Nuova Sardegna	Pagina 33	<i>GIANDOMENICO MELE</i> 107
<hr/> Gestione dell' Isola Bianca Sinergest via dopo 30 anni			

20/06/2020	La Nuova Sardegna Pagina 33		108
La Cgil: «I lavoratori vanno riassunti, vigileremo sui contratti»			
20/06/2020	L'Unione Sarda Pagina 43		109
Affidati due lotti dei servizi in porto			
19/06/2020	Ansa		110
Porto Olbia, affidati servizi accoglienza passeggeri e info			
19/06/2020	Informare		111
Aggiudicati i primi due lotti della gara per i servizi ai passeggeri del porto di Olbia			
20/06/2020	Informatore Navale		112
Aggiudicati i primi due lotti della gara per i servizi ai passeggeri del porto di Olbia - Isola Bianca			
19/06/2020	Informazioni Marittime		113
Servizi passeggeri porto di Olbia, aggiudicati primi due lotti			
19/06/2020	Olbia Notizie		114
Bando per affidamento gestione servizi ai passeggeri del porto di Olbia, ecco l'esito della gara			
20/06/2020	La Nuova Sardegna Pagina 3	<i>TIZIANA SIMULA</i>	115
In fumo 4mila pacchi Due inchieste sul rogo			
20/06/2020	La Nuova Sardegna Pagina 3		117
«Nessuno è mai stato in pericolo»			
19/06/2020	Ansa		118
Fiamme in traghetto Olbia, inchiesta Capitaneria di porto			
20/06/2020	La Nuova Sardegna Pagina 34	<i>DARIO BUDRONI</i>	119
Università del mare nell'ex area Sep, c'è la firma			

Messina, Milazzo, Tremestieri

19/06/2020	Il Dispaccio		120
Autorità Portuale dello Stretto, avviata consultazione pubblica su documento programmatico alla base del nuovo Piano operativo triennale			
19/06/2020	Il Metropolitano		121
Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, avviata consultazione pubblica su Documento Programmatico per nuovo Piano Operativo Triennale 2020-2022			
19/06/2020	Messina Ora		122
Messina: "Mega" consultazione pubblica per programmare le attività portuali e logistiche			
19/06/2020	Reggio Tv		123
L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e le nuove strategie di sviluppo nel Documento Programmatico			
19/06/2020	TempoStretto		124
Autorità Portuale dello Stretto, come inviare proposte per il Piano operativo triennale			

Catania

20/06/2020	Milano Finanza Pagina 1	<i>CARLO LO RE</i>	125
Al via le Zes. Quasi			

Focus

19/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Vezio Benetti</i>	127
L'importanza delle AdSp italiane e della darsena Europa			
19/06/2020	FerPress		128
ECSA: trasporto marittimo e la fluidità del commercio UE-Regno Unito dipendono da un accordo globale da concludere rapidamente			
20/06/2020	La Gazzetta Marittima		129
Assiterminal in audizione alla Camera: tutte le criticità del cluster dei porti			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Lo scrittore aveva 55 anni
Addio a Zafón,
creatore di fantasmi
di **Elisabetta Rosaspina** a pagina 48



In edicola
Ciabatti dialoga
con Gamberale
nel supplemento culturale



Alex Zanardi, 53 anni, acclamato dal pubblico al termine di un Ironman disputato a Cervia, in Emilia Romagna, nel settembre 2019

L'incidente Il campione paralimpico era sulla sua handbike L'impennata, il camion Italia con il fiato sospeso per Zanardi gravissimo

**ALEX E LA REGOLA
DEI CINQUE SECONDI**

di **Massimo Gramellini**

Il giorno stesso in cui tornò a casa senza le gambe, Alex Zanardi volle sfidare suo nipote a nascondino. Prima si infilò nel caminetto. Poi avvicinò due sedie e ci si sdraiò sopra, coprendosi con un plaid. Infine, si mimetizzò dentro il portavivande. La sera, il nipote confidò al padre: «Da grande voglio guidare una macchina da corsa e non avere le gambe come lo zio». Alex sostiene che, dei tanti complimenti che ha ricevuto, quello rimane per distacco il più bello. Il complimento di un bambino a un uomo che, per rinascere, ha saputo tornare bambino.

continua a pagina 5

di **Marco Bonarrigo**
e **Marco Gasperetti**

Ancora un dramma per Alex Zanardi. Il campione paralimpico è stato vittima di un incidente a Pienza, in Toscana. Con la sua handbike si è scontrato con un camion. Zanardi avrebbe invaso la corsia opposta. Subito trasportato con l'eliosoccorso all'ospedale Le Scotte di Siena è stato operato per le gravi fratture subite alla testa. Il campione emiliano stava partecipando a un'iniziativa con altri atleti paralimpici che attraversava l'Italia.

alle pagine **2, 3 e 5** **Arrigoni**
con un intervento di **Giorgio Terruzzi**

Funzionari pubblici IL PAESE CHE RIFIUTA I CONCORSI

di **Sabino Cassese**

Come vengono scelti, in Italia, i funzionari pubblici? E come sono valutati e promossi? Come fanno carriera? La Costituzione dà una risposta sintetica ma chiara a queste domande, con la parola «concorso», che vuol dire competizione aperta a tutti e gara perché vengano scelti i migliori. Quindi, eguaglianza e merito. La competizione serve a consentire un accesso a tutti i cittadini; la verifica a scegliere chi si dimostra più competente, capace ed esperto.

continua a pagina 38

Il vertice Conte difende la proposta della Commissione: meno risorse? Sarebbe un errore

Europa, scontro sugli aiuti

No di Svezia, Finlandia, Austria e Olanda. Merkel tenta di ridurre i tempi

Braccio di ferro sul piano europeo per gli aiuti. Conte difende le proposte della Commissione contro il fronte del «no».

alle pagine **8 e 9**

SETTEGIORNI
di **Francesco Verderami**

La sindrome dei centouno

I Colle val bene un governo, anche coi grillini. Per il Pd l'importante è il traguardo: il Quirinale.

continua a pagina 19



LA RIPARTENZA IL MONITORAGGIO SUI CONTAGI Cala l'indice lombardo

di **Margherita De Bac**

Migliora la situazione. In Lombardia l'indice di trasmissibilità del coronavirus è in calo (0,82).

a pagina 12

IL PREMIER: CI FA DA SCUDO L'India si affida allo yoga

di **Daniilo Taino**

«Lo yoga può aiutare a battere il virus». Lo dice il premier indiano, Narendra Modi, in un Paese in emergenza.

a pagina 15

IL PROCESSO A ROMA

Caso Cerciello Verbale rivela: il pusher un informatore

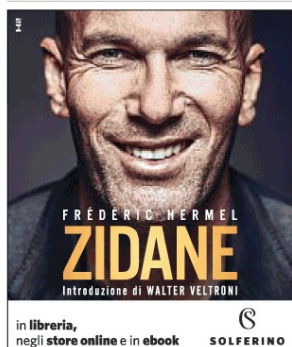
di **Florenza Sarzanini**



I funerali di Mario Cerciello Rega

Il pusher dell'omicidio del brigadiere Cerciello era un confidente dei carabinieri. La rivelazione è contenuta in un verbale rimasto segreto per quasi un anno e depositato solo ieri al processo in corso a Roma contro due studenti americani.

a pagina 27



Sette statali su dieci in smart working

Il rientro previsto a settembre. L'appello del sindaco di Milano: basta, si torni al lavoro

di **Rita Quarezè** e **Lorenzo Salvai**

Il rientro in ufficio potrebbe slittare a settembre per 3 milioni di statali. Oggi lavorano da casa sette dipendenti pubblici su dieci e la fine dello smart working generalizzato reso necessario dal lockdown è fissata al 31 luglio. Il ritorno alla normalità potrebbe essere rinviato, però, complici anche le ferie di agosto. E nel dibattito sull'opportunità o meno di continuare col massiccio ricorso al lavoro agile entra anche il sindaco di Milano Beppe Sala. Affida il suo appello a un video sui social: «È il momento di tornare in ufficio». Aggiungendo che l'«effetto grotta» ha i suoi pericoli.

alle pagine **10 e 11** **Voltattori**

INTERVISTA CON CLAUDIO SIGNORILE

«Trattai per salvare Moro ma poi accadde qualcosa»

di **Walter Veltroni**



«Convinsi Fanfani ad aprire alle Br per salvare Aldo Moro, ma accadde qualcosa». Claudio Signorile era vicesegretario del Psi. «Cossiga mi chiamò nel suo ufficio per avere un testimone».

alle pagine **28 e 29**



00620
9 771120 498008
Foto: Italiane SpA, in A.P. - DL 353/2003 conv. L. 460/2004 art. 1, c. 1 D3 Milano



Zanardi in ospedale con un gravissimo trauma cranico per l'incidente stradale in handbike con un camion. Ancora una volta tutta Italia tifa per lui. Forza Alex!



Sabato 20 giugno 2020 - Anno 12 - n° 169
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 vis"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

INCOGNITA SUI TEMPI

Recovery Fund: Conte fiducioso, ma si va a luglio



◀ PALOMBI A PAG. 4

VIALE MAZZINI, L'EX DG

Celli: "Fazio ha ragione, la Rai sbaglia nemico"

◀ ROSELLI A PAG. 2-3

RICCIARDI: "NO AI CAPI"

Dibba: "La linea, poi i vertici. E i 2 mandati restino"

◀ DE CAROLIS A PAG. 3

PARLA PATRICIELLO

"Io porto i voti a destra e sinistra. Sono l'omnibus"

◀ CAPORALE A PAG. 6-7

» STORIE MALEDETTE

Nessuno tocchi Leosini: le botte uccidono l'amore

» Selvaggia Lucarelli

Va di moda buttar giù le statue e le prime picconate sono arrivate anche a Franca Leosini che, per fortuna, è brillante e vivente ma già simulacro indissolubile. Non serve una sua opera in bronzo nei giardini comunali per ritenere "la Franca", come la chiamano i Leosiners, un feticcio televisivo destinato all'immortalità.

SEGUE A PAG. 18

Sbraco post-virus

"RISCHIO FERIE BLINDATE"



NON SOLO NAPOLI

INCHIESTA: CHI NON RISPETTA LE REGOLE DA TORINO A CATANIA. VIROLOGI DIVISI. CRISANTI: "PERICOLO DI ZONE ROSSE ANCHE D'ESTATE"

◀ BENSO, BUONO, DE LUCA E SALVINI A PAG. 8-9

L'ANAAO SUI RITARDI E I TAMPONI

Due medici lombardi su tre bocciano Fontana e Gallera

◀ PASCIUTI A PAG. 7

IL REVIVAL DEL JOBS ACT DA BONOMI A GUALTIERI

◀ GAD LERNER A PAG. 11

FUORI CONTROLLO La presidente Furiosa coi commissari

La Casellati bestemmia in aula e tutti la coprono

La seduta riconvocata dopo il pasticcio dell'altroci con la fiducia passata senza numero legale. Lei sbotta contro i dipendenti con un'imprecazione infelice (poi tagliata dai resoconti e dalle agenzie)

◀ PROIETTI A PAG. 6-7



La cattiveria

Emendamento della Lega per bloccare in automatico le oscurità su Internet. Peccato: Fontana e Gallera cominciavano a starni simpatici

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

BERTOLUCCI, 20 ANNI FA

Le sere da Attilio e poi con Ungaretti a ballare al Piper

◀ COLOMBO A PAG. 19



CHE C'È DI BELLO

Sognare "Onward", la moglie Dunst, l'humour di Singer

◀ DA PAG. 20 A 23



Panna smontata

» Marco Travaglio

Anni fa non so più quale pubblicità degli assorbiti mostrava il prodotto bello gonfio prima della cura e poi pressato a sottiletta dopo la cura. Lo stesso trattamento "tara" andrebbe praticato all'informazione politica, che produce ogni giorno enormi quantità di panna montata destinata regolarmente a finire nel nulla. L'altra sera, a Otto e mezzo, mentre un'ex allieva di Pio Pompa giocava a Risiko con l'ennesima scissione dei 5 Stelle, seguita dalla crisi di governo e dall'ingresso di B. nella maggioranza (col M5S!), quel vecchio volpone di Paolo Mieli liquidava il tutto come "il solito chiacchiericcio che fanno i giornali per divertirsi". Cioè dava per scontato che i giornali debbano inventarsi storie inverosimili per ammassare il tempo e la noia. E in effetti questo è il passatempo preferito di molte testate, il che spiega la reputazione sottozero della categoria. Basta collezionare un giornale a caso per un mese e verificare che cosa rimane fra le pagine chiare e le pagine scure di presunte "notizie" sparate con grande rilievo 30 giorni prima: nulla. Per non parlare dei "retroscena": gustosi anche quando erano inventati ai tempi della grande politica, ma non ora che è già abbastanza triste e pallosa la scena, figurarsi il retro. L'informazione a somma zero si è vieppiù aggravata da quando Conte, per la gestione della pandemia, si è consolidato come il politico più popolare d'Italia. E il Giornale Unico dell'Amucchietta, scambiando i desiderata dell'Editore Unico per la realtà, ha deciso che deve sloggiare. Dunque ha preso ad annunciare ogni giorno la caduta del governo. Poi, siccome una balla tira l'altra, ha iniziato a inventare, nell'ordine: i registi della crisi (Renzi, Mattarella, Zingaretti, Franceschini, Di Maio, Di Battista); i nomi del nuovo premier (Draghi, Colao, Cottarelli, Bertolaso, Gualtieri, Franceschini, giù giù fino a Guerini e prossimamente a un girino); e le destinazioni del deposto Giuseppe (sindaco di Roma, senatore a Sassari, presidente della Repubblica, ministro degli Esteri, giudice costituzionale, leader del centrosinistra, capo del M5S, anzi del suo nuovo partito "Cont-te", forse presentatore del prossimo Saremo). Uno spasso.

Da mesi leggiamo tutto e il contrario di tutto, con la garanzia che nulla mai si avvererà. Conte dittatore con pieni poteri che fa tutto da solo ed esautorare il Parlamento a suon di decreti e Dpcm. Anzi no, Conte re travicello, immobilista democristiano e indeciso a tutto, che non sa che pesci pigliare e si affida a centinaia di esperti e decine di task force per rinviare sempre. Anzi no, Conte nomina Colao a capo della task force soltanto perché gliel'hanno imposto Mattarella e il Pd.

SEGUE A PAGINA 24

IL FOGLIO



Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel 02 5890901 *quotidiano* Sped. in Abb. Postale - DI 363/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO
ANNO XXV NUMERO 146 **EDIZIONE WEEKEND** DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 20 E DOMENICA 21 GIUGNO 2020 - € 2,50



IL GIORNO

SABATO 20 giugno 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

La sorella della donna uccisa a Gorlago: speriamo nell'Appello

**«Chiara senza giustizia
Pochi trent'anni
per un omicidio simile»**

Moroni a pagina 21



Chiavenna, perdonò le giovani killer

**Il Papa:
suor Mainetti
sarà Beata**

Cattaneo a pagina 20

ristora
INSTANT DRINKS

Boom del telelavoro, l'Italia si divide

Il sindaco di Milano: «Basta, bisogna tornare in ufficio». Ma i vantaggi sono tanti. La nostra inchiesta: cosa funziona e cosa no
Vertice europeo, la Merkel gela Conte: «Aiuti sì, ma non quest'anno». Svolta dei virologi: i nuovi positivi non sono contagiosi

Servizi
da p. 4 a p. 11

Aiuti subito con i soldi del Mes

**La tentazione
suicida
di rinviare tutto**

Bruno Vespa

Vincenzo De Luca, piro-
tecnico governatore
della Campania, ha
paragonato gli Stati generali di
villa Pamphili al Concilio di Ni-
cea. Convocato dall'imperatore
Costantino nell'estate del
325 per riunire i vescovi
d'Oriente e Occidente, il primo
concilio dell'era cristiana si
proponeva di risolvere una volta
per tutte le divergenze sulla
natura del Padre rispetto al Fi-
glio. Se De Luca si riferiva
all'etereo livello della discus-
sione di palazzo Pamphili, ha
qualche ragione. Ma dopo 36
giorni di dibattito, a Nicea fu ri-
conosciuto il dogma fonda-
mentale della cristianità (il Pa-
dre e il Figlio sono della stessa
Sostanza) e il potere di Costan-
tino si rafforzò inaugurando il
cesaropapismo.

Continua a pagina 10

**ZANARDI CONTRO UN TIR NEL SESESE DURANTE UNA GARA IN BICI
GRAVE TRAUMA CRANICO. OPERATO D'URGENZA, LOTTA PER LA VITA**

Alex
Zanardi,
53 anni

TUTTI CON ALEX

Di Blasio e Turrini alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Milano

**Villaggio Zumbimbi
dove i più piccoli
hanno sconfitto
la paura del virus**

Vazzana nelle Cronache

Milano

**Paura in centro
Cornicione cade
e ferisce anziana**

Palma nelle Cronache

Cinisello

**L'ex sindaca
ai domiciliari
per corruzione**

Palazzolo e Totaro a pagina 22



La proposta della Lega in dirittura d'arrivo

**Blocco automatico,
porno vietato ai ragazzi**

Polidori e Bolognini alle pagine 12 e 13



Ma la Santa Sede smentisce: solo pochi giorni

**I giornali tedeschi
«Benedetto resterà qui»**

Fabrizio e Scaraffia a pagina 15

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

CATTIVO UMORE?

SONNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

Biling (estratto di Laila)

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

LAILA

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

A. MENARINI



Oggi su Alias

LE BLACK PANTHERS LATINE Intervista a Carlito Rovira, leader degli Young Lords, il movimento marxista antirazzista fondato nel 1968



Domani su Alias D

J.M. COETZEE Addio David. Si chiude con «La morte di Gesù» la trilogia romanzenca dedicata al fanciullo ribelle e tirannico dei Vangeli apocrifi



Visioni

IAN HOLM Morto l'attore inglese del «Dolce domani», reso celebre dal «Signore degli anelli»

Giovanna Branca pagina 13

CON LE MONDIALE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

SABATO 20 GIUGNO 2020 - ANNO L - N° 147

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS

Il vertice europeo in video conferenza foto di Olivier Hoslet/Ap

L'ultima spiaggia



Al Consiglio europeo le pressioni di Italia, Francia e Germania per un accordo sul Recovery Fund entro l'estate. Ma la partita incrociata con i paesi «frugali» è tutt'altro che chiusa. Conte spinge per avere subito un anticipo del fondo. Il Pd insiste sul Mes ma il premier glissa **pagine 2,3**

La lettera

Dobbiamo dare il lavoro ai giovani tornati al Sud

GIUSEPPE PROVENZANO

Cara direttrice, ho letto con interesse la lettera di Tonino Pernia, Piero Bevilacqua e altri che ringrazio per le loro riflessioni. Pochi giorni prima del lockdown, abbiamo presentato il Piano Sud 2030, con una premessa e una conclusione: i giovani devono essere liberi di andare, ma devono avere l'opportunità di tornare; di più, il nostro compito è garantire un «diritto a restare». Durante la pandemia abbiamo assistito a un certo ritorno al Sud, ma non quello a cui ambivamo. Tuttavia, anche il ritorno «forzato», frutto di contingenze tragiche, ci ricorda che la fuga non è un destino irreversibile.

E ora, che fare? Come offrire un'opportunità a questo straordinario patrimonio di energie e competenze che si temeva perduto alla causa del Sud? Come impedire che questo ritorno resti soltanto l'attesa di una nuova ripartenza? La pandemia ha fatto giustizia di tanti luoghi comuni, a partire da quelli che inquinano da decenni il dibattito tra Nord e Sud, la rappresentazione per cui da una parte c'è la virtù e dall'altra il vizio, e il vizio coincide sempre con la povertà. I cittadini italiani, tutti hanno mostrato grande senso di responsabilità, accettando sacrifici che hanno consentito di arginare il contagio.

Tra questi, anche i giovani rientrati, in larga maggioranza, hanno seguito scrupolosamente le prescrizioni delle autorità sanitarie.

— segue a pagina 15 —

MIGRANTI, IL DOCUMENTO ITALIANO ALLO STUDIO DELLA COMMISSIONE UE

La stretta del Viminale sulle Ong

■ Ong, si cambia. Un documento allo studio della Commissione europea indica quelle che potrebbero essere, in futuro, le nuove regole alle quali dovranno attenersi le organizzazioni umanitarie impegnate in operazioni di soccorso dei migranti nel

Mediterraneo. Per il momento sono ancora linee guida messe a punto nei mesi scorsi dalla ministra dell'Interno Luciana Lamorgese. Non si tratta ancora di un regolamento, bensì di indicazioni che raccolgono molte delle restrizioni inserite nel 2017

nel cosiddetto Codice Minniti, stabilendo però precise responsabilità anche per i Paesi di bandiera delle navi. Il documento italiano avrebbe già ricevuto il via libera da parte di Germania, Francia e Spagna.

LANIA A PAGINA 6

A NAPOLI PROTESTA ANTIRAZZISTA

Malick, «ucciso» dal ghetto

■ «Dite il suo nome» grida il ragazzo al megafono, «Malick Thiam» risponde il corteo. «Chi l'ha ucciso?» chiede ancora, «il razzismo» è la risposta. Ieri la

comunità senegalese ha organizzato a Napoli una manifestazione per ricordare Malick, morto nel ghetto di Borgo Mezzanone. **POLLICE A PAGINA 6**

REGENI

Conte promette verità ma non rinnega le armi



■ L'audizione del premier Conte alla Commissione d'inchiesta sulla morte di Giulio Regeni si è chiusa con promesse ma nessuna notizia di passi avanti. Tutto sulle spalle della Procura di Roma, mentre il governo sceglie la strana strategia del business per fare pressioni sul Cairo. **CRUCIATI A PAGINA 5**

all'interno

Senato Di elezioni, si rivota la fiducia, ma è bagarre

DANIELA PREZIOSI

PAGINA 4

5 Stelle Di Battista rilancia: mi ricandido, fra tre anni

GIULIANO SANTORO

PAGINA 4

Covid Calano casi e nuovi contagi anche in Lombardia

ANDREA CAPOCCI

PAGINA 7

Election day
Maggioranza a galla, soffocato il referendum

MASSIMO VILLONE

Nel remake del voto in Senato 162 senatori presenti hanno garantito il numero legale, e 158 voti favorevoli hanno chiuso l'incidente di percorso sulla mancanza del numero legale che aveva portato all'annullamento del voto di giovedì.

— segue a pagina 4 —

ALEX ZANARDI
Incidente gravissimo per il campione



■ Il pluricampione paralimpico e di tante discipline, dalla F1 al triathlon, Alex Zanardi ha avuto un brutto incidente durante una gara di handbike nel senese. Operato al cervello nella notte, le sue condizioni per i medici sono «gravissime». Corale il sostegno del mondo dello sport. **SELLITTI A PAGINA 16**

INDAGINE IN CORSO
Aerei militari per spiare le proteste negli Usa



■ C'è un'indagine in corso sulla possibilità che il Pentagono abbia usato aerei militari per spiare e raccogliere dati sui manifestanti scesi in strada dopo l'omicidio dell'africano George Floyd. Trump, intanto, minaccia che potrebbe contestarlo a Tulsa. **MARINA CATUCCI A PAGINA 9**



00620
9 770625 215017
Poste Italiane SpA, in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giur. CRM/23/2/103





€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 189
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 20 Giugno 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

Le recensioni
Caroline Fourest
e Spike Lee
non bucano
il filone guerra
Valerio Carara a pag. 35



Lo scrittore
Addio a Carlos Zafon
incantò il mondo
e disse no a Hollywood
Riccardo De Palo a pag. 14



Povera scuola
Prof, corsa
alla pensione
a settembre
via in 50mila
Loiaco a pag. 12



Export, due anni per recuperare

► **Il focus** Nel 2020 crollo del 12%, Campania sopra la media. A picco l'automotive e il tessile
Taglio agli aiuti, scontro in Europa. Merkel: fondi all'Italia nel 2021. Conte prepara il sì al Mes

Punto di Vespa
L'ERRORE
MADORNALE
DI RINVIARE

Bruno Vespa

Vincenzo De Luca, piro-
tecnico governatore della
Campania, ha paragonato
gli Stati generali di villa Pam-
phili al Concilio di Nicea. Con-
vocato dall'imperatore Co-
stantino nell'estate del 325
per riunire i vescovi d'Oriente
e Occidente, il primo concilio
dell'era cristiana si propone-
va di risolvere una volta per
tutte le divergenze sulla natu-
ra del Padre rispetto al Figlio.
Continua a pag. 35

De Luca e Salvini
L'INSULTO
E LA POLITICA
MACCHIETTA

Massimo Adinolfi

Il Presidente De Luca ha re-
plicato tre volte a Matteo
Salvini, che si domandava po-
lemicamente dove fosse De
Luca mentre i tifosi napoletani
festeggiavano la vittoria
nella finale di Coppa Italia
(contro la Juve: particolare
non secondario).
Prima una replica ad homi-
nem: Salvini non ha molti ti-
toli per criticare, visto quel
che ha fatto nei giorni scorsi a
Roma.
Continua a pag. 35

Siena Contro un camion con una handbike: gravissimo



Alex Zanardi taglia un traguardo, con la maglia dell'Italia, sulla sua handbike

Il nuovo dramma di Zanardi che commuove tutta l'Italia

Una curva troppo larga, l'handbi-
ke che sbanda e si schianta con-
tro un camion, in Toscana. Alex
Zanardi, fuoriclasse dello sport
paralimpico italiano, ora lotta
per la vita, nell'ospedale di Siena.
Cordella a pag. 10

Il personaggio

L'uomo diventato più forte
dopo aver perso le gambe

Marco Ciriello a pag. 11

L'Italia stretta dalla crisi post-Covid ha visto un
brusco crollo delle esportazioni, settore tra-
nante del Pil. Occorreranno almeno due anni
per recuperare le percentuali. Alla Campania
lo studio di Pometa assegna una flessione del
12,6%. E in Europa è scontro sugli aiuti.
Bassi, Di Branco, Gentili, Pollio Salimbeni
e Santonastaso da pag. 2 a 5

Il reportage

Napoli, un mese dalla riapertura
lavorano solo 35 alberghi su 150

Valerio Esca

Napoli e la Campania fanno fatica a risol-
versi dalla crisi per il Covid. Hotel in gran
parte chiusi in città, 35 in funzione su 150, e solo
per clienti business, locali in affanno. In Campa-
nia un buco da 23 miliardi.
In Cronaca

Napoli prepara il siero anti-Covid del giorno dopo

Piano Cotugno-Vanvitelli-Federico II
per chi ha avuto contatti con i positivi

Ettore Mautone

L'anti Covid-19 come l'antitetanica, ovvero
l'anticorpo del giorno dopo. Il progetto
universitario-ospedaliero si chiama
«IperCovid» e parte da Napoli. L'obiettivo è
fare del siero iperimmune, allestito con gli
anticorpi dei guariti, non soltanto una carta in
più da giocare nel percorso di cura dei malati
critici ma anche un rimedio preventivo da
somministrare a chi, per lavoro, venga a
contatto continuo con persone infette.
A pag. 8

L'intervista

Hamsik:
«Questo Napoli
può battere
anche il Barça»



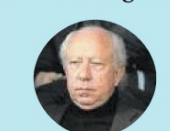
Gattuso è un uomo vero
mi sarei trovato benissimo
Senza tifosi non è calcio

Pino Taormina

«Questo Napoli? È in
grado di battere an-
che il Barcellona». La pre-
visione è dell'ex capitano azzur-
ro, Marek Hamsik, che ag-
giunge: «Con Gattuso mi sarei
trovato benissimo». A pag. 15

La città da amare

Così Napoli
mi ha insegnato
a vivere meglio



Ottavio Bianchi

L'ultima volta che sono
stato in Costiera Amal-
fitana gli amici di Vietri sul
Mare mi hanno portato ad
Amalfi. Era un pomeriggio di
fine estate. Continua a pag. 34

L'intervista Stéphane Lissner

«Un San Carlo grandi star
farà concorrenza alla Scala»

Donatella Longobardi

«In pochi giorni lo staff ha
fatto miracoli e recupera-
to 70 contratti e 4 produzioni sal-
tate nel periodo di chiusura per
l'epidemia. Gli spettacoli andran-
no in scena con gli stessi inter-
preti e negli stessi allestimenti.
La mia gestione è in continuità
con il passato, non c'è rottura». Parola di Stéphane Lissner, so-
vrintendente del San Carlo dall'1
aprile, parla con enfasi e confida:
«Voglio riaprire il teatro il prima
possibile», promette.
A pag. 13



Kaufmann e la Netrebko
torneranno tutti gli anni
Un docufilm sulla ripresa
andrà al festival di Venezia

caffè motta
facile farlo buono
IL GUSTO
CHE NON PASSA
INOSSERVATO.
caffemotta.com



Il Messaggero



21 € 1,40* ANNO 142 - N° 169
ITALIA
Sped. in A.P. DL351/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Sabato 20 Giugno 2020 • S. Ettore

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

1964-2020
Carlos Ruiz Zafón
se ne va l'autore
spagnolo più letto
dopo Cervantes
De Palo a pag. 22



1931-2020
Addio Ian Holm
il Bilbo Baggins
del "Signore
degli Anelli"
Alò a pag. 24

Da oggi in campo
Bentornata Serie A
al via con i recuperi
Alla Lazio Kumbulla
Abbate e Angeloni nello Sport



Il Messaggero
BROOM
motori.ilmessaggero.it

Oltre il caso statue
Cambiano
nomi alle strade
per falsificare
la Storia

Carlo Nordio

Dopo aver imbrattato a Milano la statua di Montanelli, il fantomatico movimento antirazzista ha ripetuto l'impresa a Roma con il busto del generale Baldissera, coperto di vernice rossa. Questa volta con una novità: che all'aspetto distruttivo si è aggiunto quello, diremmo, propositivo, perché alcune targhe stradali, dedicate all'Amba Aradan, sono state sostituite da altre intestate a George Floyd e a Bilal Ben Messaud.

Quest'ultimo era un migrante morto il 20 maggio scorso a Porto Empedocle mentre cercava di raggiungere terra. Baldissera era un alto ufficiale nominato, alla fine dell'Ottocento, governatore dell'Eritrea. La battaglia dell'Amba Aradan, dalla quale derivò un'espressione indicativa di baracorda e confusione, fu combattuta nel 1936 tra italiani ed etiopi. Fu estremamente cruenta, e le nostre truppe, violando le norme internazionali, usarono i gas asfissianti.

L'amministrazione capitolina ha severamente condannato il gesto vandalico, e questo le rende onore. Resta il fatto che simili episodi si stiano diffondendo un po' in tutto il mondo occidentale: dopo Churchill e Cristoforo Colombo, ieri è toccato a Cecil Rhodes, fondatore della Rhodesia. Il board dell'Oriel college di Oxford ha deciso la rimozione della sua statua.

Continua a pag. 20
Mozzetti a pag. 13

Cachet ridotti agli agenti
Rai, l'ora dei tagli
un terremoto
per i palinsesti

ROMA Taglio ai tetti dei compensi. Internalizzazione delle produzioni. Stop agli agenti produttori, ai conduttori produttori, alle scuderie di artisti schierate nello stesso programma. La ricetta taglia-Rai approvata dal Cda dell'azienda, che entrerà in vigore il 17 settembre ha provocato le prime avvisaglie telluriche di un piccolo terremoto.

Ravaro a pag. 11

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

Taglio agli aiuti, scontro nella Ue

► I 27 divisi al Consiglio europeo. Nel mirino dei falchi del Nord i 500 miliardi di sovvenzioni Merkel per l'intesa: ma i fondi all'Italia solo nel 2021. Vertice a luglio. Conte verso il sì al Mes

ROMA Scontro al vertice Ue sul Recovery Fund. Di Branco, Gentili, Pirone e Pollio Salimbeni alle pag. 2 e 3

Contro un camion con la handbike: è in rianimazione a Siena



Alex Zanardi, 53 anni, sulla handbike in una gara del 2017 in Austria

Zanardi, Italia con il fiato sospeso

Gianluca Cordella

Era nata come una giornata di festa ma è sfociata nella tragedia per Alex Zanardi.

Alle pag. 12 e 13
Monzone a pag. 13

Il campione

Il sorriso dell'uomo
dalle sfide impossibili

Giorgio Ursicino

Alex Zanardi, l'uomo dalle
sfide impossibili. Poche altre
persone sono come lui.

Continua a pag. 20
Loiacono a pag. 9

Emendamento anti-interferenze

Riforma del Csm, stretta anti-abusi
norma per evitare altri casi Palamara

ROMA «Ipotesi di illecito disciplinare in presenza di evidenti interferenze nelle scelte del Csm». Spunta una "norma Palamara" nel disegno di legge sulla riforma del Csm. Una sanzione ad hoc



per colpire quel tipo di attività che punta a servirsi della politica per pilotare le nomine. L'obiettivo è mettere fine alle degenerazioni.

Pucci e Scarpa
a pag. 10

Corsa alla pensione, mancano 50 mila prof settembre a ostacoli

► Il governo corre ai ripari con la chiamata veloce a chi è pronto a spostarsi da altre Regioni

ROMA Per riaprire le scuole in sicurezza è necessario, innanzitutto, avere i docenti in cattedra, al loro posto, il 1° settembre perché le classi, di certo, il prossimo anno non possono essere accorpate in attesa del supplente. Ma si tratta di un obiettivo che fino ad oggi probabilmente non è stato mai raggiunto. A ciò si aggiunge che a causa della corsa alla pensione mancheranno 50 mila docenti.

Loiacono a pag. 9

Le spine del bilancio

Nogarin arruolato
da Raggi per i conti

Lorenzo De Cicco

Nella squadra di Virginia Raggi, come consulente al Bilancio, arriva Filippo Nogarin, ex sindaco grillino di Livorno. A pag. 11



BILANCIA AL CENTRO DELL'ATTENZIONE
L'ESPRESSO BRANCO

Buongiorno, Bilancia! Oggi alle 23 e 44 il solstizio d'estate apre una stagione che annuncia di essere faticosa a causa soprattutto del prossimo Marte in Ariete, che va aggiunto a Saturno in Capricorno. Volendo o no, sarete sempre al centro dell'attenzione, ma è fondamentale trovare anche il modo di scappare da qualche parte, ogni tanto. È importante però che le cose accadano, dice Venere, stella della vostra vita. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

il Resto del Carlino

SABATO 20 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Modena

**Bimbo di tre anni
esce di casa nella notte
Salvato dai carabinieri**

Cabri a pagina 20



OGGI IN REGALO
SPECIALE
PENSO
RINASCIMENTO

ristora
INSTANT DRINKS

Boom del telelavoro, l'Italia si divide

Il sindaco di Milano: «Basta, bisogna tornare in ufficio». Ma i vantaggi sono tanti. La nostra inchiesta: cosa funziona e cosa no
Vertice europeo, la Merkel gela Conte: «Aiuti sì, ma non quest'anno». Svolta dei virologi: i nuovi positivi non sono contagiosi da p. 4 a p. 11

Aiuti subito con i soldi del Mes

**La tentazione
suicida
di rinviare tutto**

Bruno Vespa

Vincenzo De Luca, piro-
tecnico governatore
della Campania, ha
paragonato gli Stati generali di
villa Pamphili al Concilio di Ni-
cea. Convocato dall'imperato-
re Costantino nell'estate del
325 per riunire i vescovi
d'Oriente e Occidente, il primo
concilio dell'era cristiana si
proponeva di risolvere una vol-
ta per tutte le divergenze sulla
natura del Padre rispetto al Fi-
glio. Se De Luca si riferiva
all'etereo livello della discus-
sione di palazzo Pamphili, ha
qualche ragione. Ma dopo 36
giorni di dibattito, a Nicea fu ri-
conosciuto il dogma fonda-
mentale della cristianità (il Pa-
dre e il Figlio sono della stessa
Sostanza) e il potere di Costan-
tino si rafforzò inaugurando il
cesaropapismo.

Continua a pagina 10

**ZANARDI CONTRO UN TIR NEL SESESE DURANTE UNA GARA IN BICI
GRAVE TRAUMA CRANICO. OPERATO D'URGENZA, LOTTA PER LA VITA**

Alex Zanardi, 53 anni

TUTTI CON ALEX

Di Blasio e Turrini alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Bologna, la lettera del sindaco

**Merola choc:
«Comunali,
voglio semplici
bastardi»**

Servizio a pagina 21 e in Cronaca

Bologna, la scoperta

**«Tracce del virus
nella nostra acqua
già da gennaio»**

Bergami e N. Bianchi in Cronaca

Bologna, svolta a Casa Saraceni

**Fondazione
Carisbo, il Mef
premia Monti**

Carbutti in Cronaca



La proposta della Lega in dirittura d'arrivo

**Blocco automatico,
porno vietato ai ragazzi**

Polidori e Bolognini alle pagine 12 e 13



Ma la Santa Sede smentisce: solo pochi giorni

**I giornali tedeschi
«Benedetto resterà qui»**

Fabrizio e Scaraffia a pagina 15

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

LAILA
Bilingue (spiega molti
farmaci di un colpo)

NUOVO FARMACO CON ESTRATTO SILEXAN®
per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

LAILA
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

GEAR
nuova
concessionaria
OPEL

SABATO 20 GIUGNO 2020

IL SECOLO XIX

GEAR
nuova
concessionaria
OPEL

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXXIV - NUMERO 146, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzonipublishing.it GNN

LA RIPARTENZA DEL CALCIO VISTA DAI TIFOSI GENOVESI

«Con le gradinate vuote è dura
Ma il Genoa non sarà mai solo»

ARRICHIELLO / PAGINA 44



«Non si doveva riprendere
La salvezza della Samp è incerta»

VEDOVA / PAGINA 45

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 14
Commenti	Pagina 15
Economia-Marketing	Pagina 17
Genova	Pagina 20
Programmi-Tv	Pagina 37
Xite	Pagina 38
Sport	Pagina 42



Zanardi lotta per la vita L'Italia fa il tifo per lui

PELLEGRINI, ZONCA E L'INTERVENTO DEL CT MARIO VALENTINI / PAGINE 2 E 3

GETTY IMAGES

CONTE MINACCIA IL VETO SUL BILANCIO

**L'Europa frena
sui fondi a Roma
Ora è probabile
il ricorso al Mes**

Cresce il fronte per un Recovery Fund leggero. Conte minaccia il veto sul bilancio. Più probabile il ricorso ai fondi del Mes.

BRESOLIN, LOMBARDI, SEMPRINI
E UN COMMENTO DI MARIO DE AGUILO / PAGINE 6, 7, 16

UNO STUDIO ESAMINA I COSTI DELLA MANCATA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE ATTESE DA ANNI. «16 MILIARDI SONO GIÀ STANZATI, USIAMOLI»

Appello per sbloccare le opere «Senza, la Liguria è un'isola»

E il weekend di inizio estate si apre con code fino a 15 chilometri a causa dei cantieri in autostrada

La Liguria è come un'isola. Prigioniera non solo della sua complicata orografia, ma soprattutto dalle criticità della sua rete di infrastrutture. Eppure ci sono almeno 16 miliardi e mezzo (15 soltanto per Genova) per le opere che potrebbero esser messe subito in cantiere, come dimostra lo studio appena presentato dalla Camera di Commercio di Genova e da Union Trasporti. Intanto, ieri, un'altra odissea di code e disagi lungo la A 12 e la A 10, stravolte dai cantieri.

FREGATTI E MENDUNI / PAGINE 4 E 5

L'ANALISI

FRANCESCO FERRARI / PAGINA 16

**I PORTI OSTAGGIO
DI UNA RIFORMA
RIMASTA A METÀ**

Quello che accade nei due più importanti porti adriatici, Trieste e Venezia, è la dimostrazione pratica di quanto una obiettivo politico renda distanti gli obiettivi reali da quelli programmati.

**Pagamenti elettronici
I nuovi soldi**

**PAGAMENTI ELETTRONICI
SCATTANO I BONUS
CONTANTI, NUOVO TETTO**

L'INSERTO GRATIS LUNEDÌ 22 GIUGNO

NELLA RISERVA DI PORTOFINO

Rossella Galeotti

**Due sub scoprono
a Punta Chiappa
un galeone del 1579**

Due sub hanno scoperto ieri, davanti a Punta Chiappa, 50 metri di profondità, elementi di legno disposti a pettine: potrebbero essere parte del veliero naufragato nel mare del Portofino nell'ottobre 1579.

ROLLI



BUONGIORNO

La Cina, che è accusata dagli Stati Uniti per la diffusione del virus, accusa l'Europa per la ripresa del virus a Pechino, e in particolare accusa la Norvegia, che si ribella, e tuttavia sembra che la Norvegia abbia portato il virus in Ghana, e per prudenza la Russia ha chiuso i confini con la Norvegia, e però l'Australia accusa la Russia di tacere e dunque di diffondere il virus, ma la Russia difende la Cina, che però accusa gli Stati Uniti, che intanto accusano il Messico di aver portato nuovi focolai, ma il Messico dice che i focolai a loro li hanno portati gli Stati Uniti, ma El Salvador dice che sì, anche a noi il virus l'hanno portato i messicani, e però intanto l'Uruguay accusa il Brasile, che invece accusa il Canada, che incredibilmente non accusa nessuno, però in compenso la Tanzania accusa il Kenya, e la Svezia ha accusato l'Italia,

Giochi senza frontiere

MATTIA FELTRI

lia, che è stata accusata anche dagli Stati Uniti e dalla Germania, ma la Germania è accusata dalla Bosnia, che accusa anche la Francia e la Spagna, che è accusata un po' da tutti, anche dall'Italia, che invece è accusata dalla Spagna per i tifosi infetti che le ha mandato, e pure la Bulgaria accusa l'Italia, ma accusa anche con la Romania, che è accusata dalla Germania, ma la Bulgaria accusa anche la Turchia, che è accusata dal Ghana, che come abbiamo visto accusava la Norvegia, che è accusata dalla Cina, e la Cina è accusata anche dall'India, che è accusata dall'Iran, che è accusato dalla Bolivia, che accusa anche il Nicaragua, che accusa gli Stati Uniti, che non so se l'ho già detto ma accusa il Messico. Per me siete tutti belli, caldi e ospitali allo stesso modo, ha detto, interrogato a riguardo, il signor Covid.

Acquadio

Acqua a domicilio e non solo
A solo €17,50 5 cestelli di acqua
naturale o gasata San Bernardo
in regalo 6 Drop of Drinks assortite

389 4219402
020 4037021
www.acquadomiciliogenova.it

**FARMACIA
DELL'AQUILA**

Consegna Diretta in Azienda

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

prenotazioni: +39 010 509031
banco@farmaciadellaquila.it

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

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

€ 2,50* in Italia — Sabato 20 Giugno 2020 — Anno 156*, Numero 168 — ilsol24ore.com* In vendita obbligatoria con Edizionalità (il Sole 24 Ore e 2,00 + Edizionalità, € 0,50).
Solo ed esclusivamente per gli abbonati, il Sole 24 Ore ed Edizionalità, in vendita separataPoste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003
conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DGR Milano

Il Sole 24 ORE

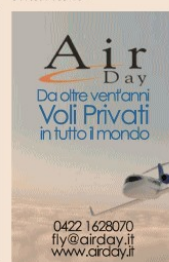
Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Fondo perduto/1
Agli Stati generali
dal Governo
uno spiraglio
per i professionisti

Federica Micardi
— a pagina 8

Fondo perduto/2
Il contributo
anti crisi spetta
anche agli agenti
di commercio

Meneghetti e Ranocchi
— a pagina 22



FTSE MIB 19618,93 +0,68% | SPREAD BUND 10Y 175,00 -2,80 | €/S 1,1210 -0,11% | BRENT DTD 43,65 +3,31% | **Indici&Numeri** → PAGINE 28-31

Pa, così i pagamenti arrivano a 150 giorni

I TEMPI INFINITI

L'amministrazione allunga l'iter con atti intermedi Rfi contrattualizza i ritardi

Dettori (Assimpredil): più che farsi pagare le fatture difficile arrivare a emetterle

Edizione chiusa in redazione alle 22

Introduzione di atti intermedi e momenti aggiuntivi (non previsti dalle regole Ue) fra la fine del lavoro delle imprese e il pagamento: in questo modo si allunga la catena burocratica, tecnica e amministrativa che porta al saldo della fattura. È così che in Italia le stazioni appaltanti, piccole e grandi, riescono a procrastinare il pagamento delle somme dovute agli appaltatori, in barba alla legge comunitaria che impone di pagare in trenta giorni, prorogabili al massimo a sessanta. Per ora è rimasta lettera morta la sen-

tenza con cui la Corte di giustizia Ue del 28 gennaio ha condannato per i ritardi l'Italia. Una risposta del governo deve ancora arrivare perché non bastano i 12 miliardi previsti nel decreto Rilancio per alleggerire gli arretrati. Intanto si è consolidata una situazione paradossale: che arriva addirittura a contrattualizzare i ritardi. Si prenda il caso di Rfi (F3): dai contratti che utilizza per gli appalti si deduce che il termine imposto agli appaltatori prevede un pagamento non prima di 150 giorni. **Santilli** — a pag. 5

Europa, per i fondi del rilancio primo passo (ma l'ok a luglio)

VERTICE UE

Conte: «Sul Recovery Fund accordo entro luglio Nessun legame con il Mes»

Prima tappa di avvicinamento per mettere a fuoco punti di convergenza e differenze sul pacchetto di aiuti per la ripresa post-Covid proposto dalla Commissione Ue. Il Consiglio europeo si è dato l'obiettivo, indicato anche da Angela Merkel, di arrivare all'accordo entro luglio, all'avvio del semestre di presidenza tedesca. Il premier Conte esclude legami con il Mes. **Servizio** pagina 2

APPELLO ALLA POLITICA

RIFORME DA FARE SUBITO

di Paolo Savona

Il mio Discorso al mercato del 16 giugno è stato ben accolto ma, salvo eccezioni, l'attenzione sui dettagli ha oscurato il quadro generale oggetto dell'analisi. Lo scopo del Discorso era di fornire elementi per convincere le autorità di governo e il Parlamento a ripensare l'architettura istituzionale (enti e

politiche, obiettivi e strumenti) per adattarla alla realtà che si è andata affermando a seguito degli interventi "non accomodanti" di tutte le istituzioni nazionali e sovranazionali, degli sviluppi tecnologici incalzanti e dei mutamenti geopolitici in corso. **Continua a pagina 20**

0,79
per cento
Costo medio all'emissione dei titoli 2019 grazie alla tutela Bce

Titoli di Stato
Il Btp Futura durerà 10 anni e sarà legato alla crescita con cedole fissate in tre tappe

Gianni Trovati — a pagina 6

FALCHI & COLOMBE

DAL COVID-19 UN TRAMPOLINO PER L'EURO

di Donato Masciandaro

La recessione Covid-19 può essere una occasione unica di rilancio per l'economia europea anche attraverso una politica attiva di internazionalizzazione dell'euro. **Continua a pagina 3**

BUSSOLA & TIMONE

METODO GENOVA E GRANDI IMPRESE

di Giovanni Trià

Applicare il "metodo Genova" è il mantra più ripetuto di fronte alla necessità evidente di utilizzare gli investimenti pubblici come volano immediato di risposta alla crisi economica. **Continua a pagina 20**

ALBERTO FORCHIELLI
MICHELE MENGOLI

Lessico essenziale dell'Italia che non ci meritiamo, dal 1861 al coronavirus

L'ARTE DELLA SUPERCAZZOLA

Baldini+Castoldi

E-COMMERCE E PANDEMIA FANNO AUMENTARE LE VENDITE



Tra burraco e tarocchi. Il 60% della produzione Modiano va all'export. I tarocchi made in Trieste sono leader negli Usa

Il lockdown spinge le carte Modiano

Il tempo da passare in casa durante il lockdown ha spinto le vendite di giochi da tavola e mazzi di carte. Modiano Industrie Carte da Gioco ed Affini Spa, fondata nel 1868 a Trieste, 60 addetti, non ha mai chiuso grazie a specifici codici Ateco legati alla

cartotecnica (produce anche imballaggi per alimenti) e anche ai Tarocchi, che seguono una classificazione particolare. Il 60% delle carte Modiano da gioco finisce all'estero, e l'e-commerce funziona da volano per le vendite. **Barbara Ganz** — a pag. 11

Fca-Psa, penale da 500 milioni se salta la fusione tra i due gruppi

AUTOMOTIVE

Sanzione di 250 milioni se la rinuncia nasce da un no dell'assemblea

Spunta una penale di mezzo miliardo di euro nel caso in cui Fca o Psa dovessero abbandonare il tavolo della grande fusione che darà vita al quarto gruppo mondiale nel settore auto. Una cifra rotonda che scende a 250 milioni nel caso in cui il passo indietro dovesse essere dettato dallo stop delle rispettive assemblee. **Mariglia Mangano** — a pag. 16



Si allungano i tempi per l'avvio del piano di salvataggio di Alitalia. La compagnia, che avrebbe avviato trattative con Air Dolomiti (Lufthansa), è in difficoltà su più fronti, e ora accusa gli scali nazionali di discriminazione economica.

Salvataggi
Alitalia, è l'ora degli advisor ma i tempi si allungano L'ipotesi di un asse con Air Dolomiti

Gianni Dragoni — a pag. 16

DIMISSIONI PER IL CEO DI WIRECARD

Il caos conti travolge la Parmalat tedesca

Si eduta da dimenticare per Wirecard che a Francoforte ha chiuso ieri in calo del 34,5% dopo le dimissioni dell'ad, Markus Braun, in sda a un vero caos sui conti. Un rosso che si va ad aggiungere al -60% di giovedì. Il gruppo del fintech tedesco ha visto la capitalizzazione scendere

a circa 4,8 miliardi (due anni fa valeva 24 miliardi). Dopo avere rinviato la pubblicazione dei conti 2019, in quanto la società di revisione Ernst & Young non intende certificare il bilancio, Wirecard non esclude di essere stata vittima di una truffa. **Franceschi e Ursino** — a pag. 6

PANORAMA

EFFETTO COVID

Londra, dopo quasi 60 anni il debito pubblico supera il 100% del Pil

In Gran Bretagna il debito pubblico ha superato il Pil per la prima volta dal 1963 raggiungendo i 1.950 miliardi di sterline, pari al 100,9% del Pil. Registrata una brusca accelerazione negli ultimi mesi dovuta agli interventi straordinari del Tesoro per attutire l'impatto dell'epidemia di coronavirus. Solo in maggio il Governo ha preso in prestito la cifra record di 55,2 miliardi di sterline, nove volte di più dell'aprile 2019. **— a pagina 21**

CAPITALE UMANO

FORMAZIONE E COMPETENZE IN RETE PER LE PMI INNOVATIVE

di Marco Bentivogli
e Alfonso Puggetta — a pag. 20

AL QUIRINALE

Bonomi presenta a Mattarella il libro "Italia 2030"

Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha ricevuto ieri pomeriggio al Quirinale il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, con il direttore generale, Marcello Pannucci. Bonomi ha consegnato a Mattarella il libro "Italia 2030" presentato agli Stati Generali. **— a pagina 5**

FERROVIE

Alta velocità Napoli-Bari, maxi tunnel da 1,5 miliardi

È stato approvato il progetto definitivo della galleria unica da 25 chilometri della linea ferroviaria veloce Napoli-Bari. Si tratta della parte più impegnativa dell'opera, il cui appalto, ancora da assegnare, vale 1,5 miliardi su un costo complessivo del collegamento di 6,2 miliardi. **— a pagina 13**

HANDBIKE

Grave incidente a Zanardi, il campione lotta per la vita

È ricoverato in condizioni gravissime al policlinico Santa Maria alle Scotte Alex Zanardi, pilota automobilistico e campione paralimpico, rimasto coinvolto in un incidente stradale nel Senese. Zanardi è stato sottoposto a intervento neurochirurgico a causa di un forte trauma cranico.

.food

ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE



Gelato, business da 4,2 miliardi al test dell'estate Covid

Maria Teresa Manuelli — a pag. 27



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Sabato 20 giugno 2020
Anno LXXVI - Numero 169 - € 1,20
Cuore Immacolato della Beata Vergine Maria

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Cicerone 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

La governatrice della Bce, Christine Lagarde, interviene per prima al vertice Ue e terrorizza anche i paesi più duri
Posti di lavoro persi, Pil che crolla: se divisi questa estate salta l'euro. A meno che i 27 non aiutino Italia e Spagna

La signora salva Conte



DI FRANCO BECHIS

Incidente in gara con la hand-bike: lotta per la vita

Italia col fiato sospeso per «Iron Man» Zanardi



Cicciarelli a pagina 22

Il vertice Ue di ieri che avrebbe dovuto essere la conclusione dorata degli Stati generali dell'economia organizzati in Italia da Giuseppe Conte, si è concluso come ormai si era capito con un nulla di fatto. Il Recovery Fund non c'è ancora e non ci sarà nel 2020 in ogni caso, e l'accordo unanime fra i 27 paesi è ancora lontano. Ma non si può dire che l'incontro sia stato un buco nell'acqua. Perché a renderlo assai diverso è stato l'intervento iniziale del governatore della Bce, Christine Lagarde, che ha dato una mano non da poco ad Angela Merkel e anche al premier italiano. La custode della banca centrale ha usato toni drammatici, spiegando che in tutta Europa si perderanno milioni di posti di lavoro e che già nel mese di giugno la disoccupazione dovrebbe essere salita al 10% continentale rispetto all'ultima rilevazione del 6,6% (7,3% nella sola area dell'euro). Il Pil nell'ultimo trimestre (...)

segue a pagina 7

Gli Stati particolari

L'imprenditore

«Chiediamo opere pubbliche, arrivano soltanto tasse»

Magliaro a pagina 4

La costruttrice

«Aiuti? E chi li ha visti
Oltre i prestiti, niente»

Verucci a pagina 5

La ricercatrice

«Lavoriamo a singhiozzo
Servono finanziamenti»

Conti a pagina 5

PERTINI, S. EUGENIO E UMBERTO I

Altro che «medici eroi»
È già arrivata la stangata
e negli ospedali si sciopera

Sbraga a pagina 13



Monte Carnevale

Il Consiglio di Stato
sospende
la discarica

a pagina 14

Campidoglio

La missione suicida
dei consiglieri
a cinque stelle

Novelli a pagina 16

PEGASO
Università
Telematica

La distanza
che ci unisce

**"Dietro ogni problema
c'è un'opportunità."** Galileo Galilei

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

**Da oggi studi e sostieni
gli esami online.**

www.unipegaso.it **800.185.095**

**buona tv
a tutti**

di Maurizio Costanzo



Innanzitutto, voglio fare gli auguri ad Antonio Ricci, che, in questi giorni, compie 70 anni. Antonio Ricci è il patron di "Striscia la notizia", in onda tutti i giorni dopo il telegiornale delle 20.00 su Canale5 e ottiene, da sempre, grandi ascolti. Il merito è di Ricci e nell'aver saputo scegliere giusti collaboratori. Caro Antonio, auguri per i prossimi 70 anni.

A proposito di memoria, ritengo giusto che Rai5, domenica 14 giugno, abbia ricordato Franco Zeffirelli, grandissimo regista, a un anno dalla sua scomparsa. Dobbiamo saperlo che abbiamo (...)

segue a pagina 20

Sabato 20 Giugno 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 144 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €2,00*
Francia € 2,50



LO DICE PATUANELLI
Aiuti 4.0, si potrà scegliere tra bonus e ammortamento
Chiarillo a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Studi professionali - La sentenza del Tar Lazio sul calcolo della Tari

Covid - Le circolari Inps e Inl sui controlli

Transizione 4.0 - Il decreto Mise sugli incentivi con la relazione illustrativa



GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS *all'interno*

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Autonomi, mezzo milione ko

È il numero di quanti saranno espulsi dal mercato del lavoro. La crisi ha già lasciato sul campo 190 mila giovani. I 600 euro sono solo dei palliativi

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Unanimità è democrazia? Quando fosse spontanea sì, ma assolutamente no quando è obbligatoria per decidere. Una semplice equazione indica, quindi, che l'Unione europea per larga parte delle sue istituzioni non è democratica. E chi si ostina, come la Germania e gli altri piccoli Paesi del Nord, a sostenere che vale l'unanimità, non è democratico nel profondo. Io, tuttavia, penso che la Germania sia democratica anche se nel nome (Repubblica federale tedesca) non compare l'aggettivo democratica. Ma tutti sappiamo perché: la Germania dell'Est, prima dell'unificazione, con un regime totalitario come quello comunista, si chiamava ostentatamente Repubblica democratica tedesca. Il fatto pericoloso è che, viepiù, non Angela Merkel personalmente, ma uomini vicini alla Cancelliera come il presidente della Bundesbank, Jens Weidmann, manifestano pensieri antidemocratici per l'Europa unita. Come l'affermazione

continua a pag. 2

Oltre mezzo milione di lavoratori autonomi sarà espulso dal mercato del lavoro a causa dell'emergenza Coronavirus. La crisi ha già lasciato sul campo circa 190 mila giovani lavoratori e i 600 euro del governo, richiesti da 454 mila persone, non sono che poco più di un palliativo. È con questi numeri che Gaetano Stelja, presidente di Conprofessioni, si è presentato ieri a villa Pamphilj agli Stati generali dell'economia.

Damiani a pag. 25

INVESTIMENTO DA 20 MLN

Palermo dice no alla costruzione di un superstore Decathlon

Costa a pag. 10

I 5 stelle alla guerra di Roma sulla ricandidatura della Raggi

Valentini a pag. 8



DIRITTO & ROVERSCIO

La crisi economica e sociale da Covid sta paralizzando il paese e, se non fosse contrastata, rischia di esplodere da settembre in poi. Dovrebbero infatti essere varati provvedimenti urgentissimi. Un milione di esattinistri non riceve l'assegno da tre mesi. I cantieri, che sono il volano della ripresa, non si fanno. Il governo, con una semplice firma, potrebbe avviare subito, come segno di buona volontà, la Gronda Nord di Genova che è già stata progettata, finanziata e appaltata. Ma gli M5s non la vogliono e ciò blocca tutto. Intanto Conte invece propone l'AV sulla Costa Adriatica anche se ci vorranno dieci anni per aprire i primi cantieri. Nicola Zingaretti dovrebbe protestare ma, per ora, è interessato solo a una legge elettorale proporzionale, a lui favorevole. E Matteo Renzi non fugge più nemmeno di abbassare perché se approvano una soglia del 5% per accedere al parlamento, lui, con il 5% di consensi previsti, scomparirebbe. Ma così l'Italia affonda. E allora?



AL FIANCO DEI RISTORANTI, *sempre.*

Sosteniamo con un milione di euro* i ristoranti che ci hanno reso un'icona italiana.

S. PELLEGRINO

#SupportRestaurants
UNISCI AL MOVIMENTO

SANPELLEGRINO.COM/IT

*In prodotti omaggio.



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

LA NAZIONE

SABATO 20 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Col pulmino fino al paese dei ragazzi assolti

**«Giustizia per Martina»
Bloccato dalla Digos
il raid di sette camalli**

Mannino e Rossi a pagina 19



Toscana, l'appalto da 4 miliardi

**Sui trasporti
Mobit rilancia
«Ora il dialogo»**

Caroppo a pagina 25

ristora
INSTANT DRINKS

Boom del telelavoro, l'Italia si divide

Il sindaco di Milano: «Basta, bisogna tornare in ufficio». Ma i vantaggi sono tanti. La nostra inchiesta: cosa funziona e cosa no. Vertice europeo, la Merkel gela Conte: «Aiuti sì, ma non quest'anno». Svolta dei virologi: i nuovi positivi non sono contagiosi da p. 6 a p. 13

Aiuti subito con i soldi del Mes

**La tentazione
suicida
di rinviare tutto**

Bruno Vespa

Vincenzo De Luca, pirotecnico governatore della Campania, ha paragonato gli Stati generali di villa Pamphili al Concilio di Nicea. Convocato dall'imperatore Costantino nell'estate del 325 per riunire i vescovi d'Oriente e Occidente, il primo concilio dell'era cristiana si proponeva di risolvere una volta per tutte le divergenze sulla natura del Padre rispetto al Figlio. Se De Luca si riferiva all'etereo livello della discussione di palazzo Pamphili, ha qualche ragione. Ma dopo 36 giorni di dibattito, a Nicea fu riconosciuto il dogma fondamentale della cristianità (il Padre e il Figlio sono della stessa Sostanza) e il potere di Costantino si rafforzò inaugurando il cesaropapismo.

Continua a pagina 12

**ZANARDI CONTRO UN TIR NEL SESESE DURANTE UNA GARA IN BICI
GRAVE TRAUMA CRANICO. OPERATO D'URGENZA, LOTTA PER LA VITA**

Alex Zanardi, 53 anni

TUTTI CON ALEX

Di Blasio, Turrini, Sarrini, Belvedere e Benocci da pagina 2 a pagina 5

DALLE CITTÀ

Firenze

**«Turisti, tornate
a trovarci»
Il Comune scrive
a chi ha disdetto**

Mugnaini in Cronaca

Firenze

**S. Croce, l'evento
"Arcobaleno"
dà il via all'estate**

Ciardi in Cronaca

Firenze

**Concorsopoli
Indagato anche
il rettore Luigi Dei**

Agostini in Cronaca



La proposta della Lega in dirittura d'arrivo

**Blocco automatico,
porno vietato ai ragazzi**

Polidori e Bolognini alle pagine 14 e 15



Ma la Santa Sede smentisce: solo pochi giorni

**I giornali tedeschi
«Benedetto resterà qui»**

Fabrizio e Scaraffia a pagina 17

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80 mg capsule orali
a rilascio prolungato

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 (SCP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Ascolta il tuo farmacista. Aut. Min. 10/05/2020.

A. MENARELLI





la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*ROBINSON
DDirettore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 145

Sabato 20 giugno 2020

Oggi con *Robinson e D*

In Italia € 2,50

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

IL VINO COME
LEONARDO
COMANDA.

shop.leonardodavinci.it



▲ Il super campione Alex Zanardi taglia il traguardo all'Ironman Italy di Cervia nel 2019 con un nuovo record mondiale

La battaglia di Alex

Zanardi perde il controllo della handbike durante una gara in val d'Orcia e viene travolto da un camion. Il campione in terapia intensiva a Siena dopo un'operazione alla testa. «È in condizioni molto gravi»
Il testimone: «Aveva sete. Poi ha iniziato la discesa. E alla curva ha sbandato»

Il ritratto

Ci ha insegnato
che si può riparare
anche il destino

di *Emanuela Audisio*

Ha cambiato l'immagine dell'uomo senza gambe. Quando il futuro sembrava frantumato lui l'ha rimesso in piedi. Ha costretto lo sport a non scartare i corpi amputati, dimezzati, zoppi. Non perché fanno pena, ma perché anche così valgono. E ha detto una frase che dovrebbe stare nelle scuole: «È disabile chi ha poca stima di sé». Alex non solo ha vinto ma ha costretto la pietà a scansarsi.

● a pagina 3

Le interviste

Vecchioni: lo vedrei su Marte
per spiegare l'uomo agli alieni

di *Gino Castaldo*

Bortuzzo: mi sono rialzato
anche grazie alla sua lezione

di *Alessandra Retico*

● a pagina 5

Con l'handbike era tornato a correre dopo il terribile incidente in Germania nel 2001: aveva perso le gambe, non la voglia di combattere e vivere. Ieri pomeriggio un nuovo terribile incidente, proprio mentre con la handbike partecipava a una staffetta di atleti paralimpici, ha coinvolto Alex Zanardi. Il 53enne pilota bolognese lotta all'ospedale di Siena dove si trova in terapia intensiva a seguito di un delicato intervento neurochirurgico.

di *Cito, Di Maria e Montanari*

● da pagina 2 a pagina 4

La politica

Angela, Christine
e Ursula: le donne
salveranno l'Europa

di *Tonia Mastrobuoni*

Alla vigilia di un semestre cruciale, l'approccio scientifico nella gestione della pandemia ha regalato alla Merkel un picco di popolarità.

● a pagina 27

Vicini ai cittadini
Ora i leader d'Italia
sono i governatori

di *Sebastiano Messina*

Stefano Bonaccini

Un sogno, il vertice del Pd

di *Giovanni Egidio*

Vincenzo De Luca

I suoi mesi in prima linea

di *Conchita Sannino*

Attilio Fontana

Meno consensi dopo il virus

di *Piero Colaprico*

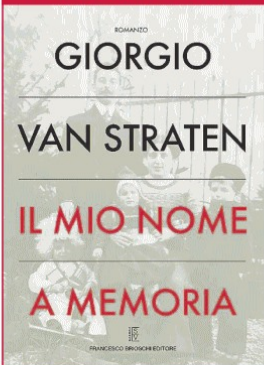
Luca Zaia

Il leghista più popolare

di *Dario Cresto-Dina*

● alle pagine 10 e 11

FRANCESCO BRIOSCHI EDITORE



La storia di un nome,
di una famiglia
che lo porta, di
due secoli di esperienze
di uomini e donne
nell'Europa
da Napoleone
alle soglie del Duemila.

SV
STORIE E VITE

Il reportage

Nel terrore di Mogadiscio dove comanda al-Shabaab

di *Bernard-Henri Lévy*

● alle pagine 16 e 17

L'attualità delle Massime

Perché va riletto La Rochefoucauld

di *Eugenio Scalfari*

C'è un personaggio che è assai poco ricordato dalla pubblica opinione qualificata: si tratta di François de La Rochefoucauld che fece una vita molto impegnata in tanti modi: amore per le belle donne, amore per i duelli con rivali; incarichi alla Corte di Francia e poi la formulazione delle *Massime*: frasi che con poche parole indicano i problemi della nostra vita.

● alle pagine 30 e 31

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

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

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

con Capolavori
della Letteratura Disney
€ 10,40

NZ

CON "L'OMBRA DEL VENTO" AVEVA CONQUISTATO IL MONDO

Addio a Carlos Ruiz Zafón,
il romanziere dell'anima

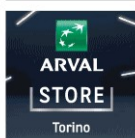
RAFFAELLA SILIPO - PP. 20-21

Quando la sincerità
fa grande lo scrittore

MARGHERITA OGGERO - P. 20

Calcio Stasera torna la serie A
Il Toro riparte da Belotti e Zaza

MANASSERO E L'INTERVISTA DI BRUSORIO - PP. 26-27



LA STAMPA

SABATO 20 GIUGNO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 154 II N. 167 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

È in edicola: Sui sentieri della guerra partigiana in Piemonte

ZANARDI COINVOLTO IN UN INCIDENTE CON UN MEZZO PESANTE IN TOSCANA. OPERATO ALLA TESTA, È GRAVISSIMO

Grande Alex, campione dell'Italia più bella



Alessandro Zanardi, 53 anni, durante una gara di handbike: è ricoverato in terapia intensiva nell'ospedale di Siena

BRYN LENNON/GETTY IMAGES
CRISTIANO PELLEGRINI - PP. 2-3DALLA FORMULA 1 ALLE PARALIMPIADI
IL CORAGGIO
OLTRE LA VITA

GIULIA ZONCA - P. 3

L'AMICO E ALLENATORE
È CADUTO
D'AVANTI A ME

MARIO VALENTINI - PP. 2-3

LA PARITÀ NEGATA

Quelle donne
dimenticate
anche nei nomi
delle strade

CHIARA BALDI - PP. 12-13

LE POLEMICHE SU MONTANELLI

L'ODIO SOCIAL
PERCHÉ NON HO
LA PELLE BIANCA

KARIMA MOUAL

«Tanto prima o poi ti becco e ti taglio la gola putana islamica di merda». «E i tuoi concittadini islamici? Perché non parli di loro invece di fare la morale a noi? Vai a fare le lotte nel tuo Paese schifoso».

Sono gli ultimi rigurgiti di odio e violenza che si sono consumati sui social in piena notte perché in uno studio televisivo si discuteva di Destà, la sposa bambina di 12 anni, eritrea, comprata per poche lire da un giovane Indro Montanelli nel 1935, quando bambino lui non era, perché di anni ne aveva 26 e già nel 1930 viveva il codice Rocco, che considerava stupro i rapporti con minori di 14 anni. Il dibattito sulla statua di Indro Montanelli, si è riaperto da qualche giorno, tra chi lo analizza sotto l'eterno scontro politico di fascisti contro antifascisti, destra contro sinistra, e chi invece, senza l'eredità di un bisnonno comunista o fascista, lo guarda nel presente con il distacco e l'opportunità.

CONTINUA A PAGINA 17

DUELLO AL VERTICE. L'AUSTRIA: NON FINANZIAMO I BONUS VACANZE. GUALTIERI: CONTRATTI A TERMINE SINO A FINE ANNO

“Fondi Ue subito o mettiamo il veto”

Conte all'Europa: non annacquate il Recovery Fund. Frenano i nordici. Merkel: facciamo presto

LE RICETTE PER RIPARTIRE

L'ECONOMIA BLOCCATA

BUROCRAZIA
INFERNALE

MARIO DEAGLIO

La ruota delle notizie gira vorticosamente, di questi tempi.

CONTINUA A PAGINA 17

RITORNO ALLA CREDIBILITÀ

VIA QUOTA 100
E MES SUBITO

STEFANO LEPRI

Il fondo europeo per la ripresa si farà. Questo si può dire dopo il vertice dei capi di governo ieri.

CONTINUA A PAGINA 17

«Fondi europei subito o mettiamo il veto». Il premier Conte chiede a Bruxelles di non annacquare il Recovery Fund e minaccia il contro-veto: «Stop sconti ai Paesi ricchi». La cancelliera Merkel invita «a fare presto». Palazzo Chigi conta sul semestre tedesco dell'Ue che partirà il primo luglio. Sul fronte interno, il ministro dell'Economia, Gualtieri, prolunga i contratti a termine senza causali per tutto il 2020.

BRESOLIN, LOMBARDO, RICCIO,
SPORZA E SORGI - PP. 4-5

INTERVISTA AL NOBEL PER L'ECONOMIA

Stiglitz: l'Europa
ferita dai suoi vizi

FRANCESCO SEMPRINI - P. 7

COVID, FOCOLAIO NELLA CASA DI RIPOSO

Piemonte, torna
la grande paura

LODOVICO POLETTI - P. 9

ESCURSIONI IMPERDIBILI



BUONGIORNO

La Cina, che è accusata dagli Stati Uniti per la diffusione del virus, accusa l'Europa per la ripresa del virus a Pechino, e in particolare accusa la Norvegia, che si ribella, e tuttavia sembra che la Norvegia abbia portato il virus in Ghana, e per prudenza la Russia ha chiuso i confini con la Norvegia, e però l'Australia accusa la Russia di tacere e dunque di diffondere il virus, ma la Russia difende la Cina, che però accusa gli Stati Uniti, che intanto accusano il Messico di aver portato nuovi focolai, ma il Messico dice che i focolai a loro li hanno portati gli Stati Uniti, ma El Salvador dice che sì, anche a noi il virus l'hanno portato i messicani, e però intanto l'Uruguay accusa il Brasile, che invece accusa il Canada, che incredibilmente non accusa nessuno, però in compenso la Tanzania accusa il Kenya, e la Svezia ha accusato l'Italia,

Giochi senza frontiere

MATTIA FELTRI

che è stata accusata anche dagli Stati Uniti e dalla Germania, ma la Germania è accusata dalla Bosnia, che accusa anche la Francia e la Spagna, che è accusata un po' da tutti, anche dall'Italia, che invece è accusata dalla Spagna per i tifosi infetti che le ha mandato, e pure la Bulgaria accusa l'Italia, ma accusa anche con la Romania, che è accusata dalla Germania, ma la Bulgaria accusa anche la Turchia, che è accusata dal Ghana, che come abbiamo visto accusava la Norvegia, che è accusata dalla Cina, e la Cina è accusata anche dall'India, che è accusata dall'Iran, che è accusato dalla Bolivia, che accusa anche il Nicaragua, che accusa gli Stati Uniti, che non so se l'ho già detto ma accusa il Messico. Per me siete tutti belli, caldi e ospitali allo stesso modo, ha detto, interrogato a riguardo, il signor Covid.



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



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

INTERVISTA A TRUMP
COSÌ VINCO COVID E URNE

AUTOSTRADE CONTE
TAGLIERÀ LE TARIFFE

MILANO FINANZA

www.milanofinanza.it



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

€ 4,20 Sabato 20 Giugno 2020 Anno XXXII - Numero 121 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedite in A.D. art. 1 c.1 L. 4604/DCB Milano

ESCLUSIVO PARLA IL MINISTRO DELL'ECONOMIA GUALTIERI: COSÌ METTERÒ IL DEBITO ITALIANO IN SICUREZZA

Io non sono un autarchico

RIFUGI La casa ha retto alla pandemia e il settore si prepara a ripartire. Dove investire, i piani urbanistici di Milano e Roma, i prezzi città per città e i migliori mutui

Roccaforte mattone

I rendimenti degli immobili anti-crisi per far fruttare il vostro risparmio

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Unanimità è democrazia? Quando fosse spontanea sì, ma assolutamente no quando è obbligatoria per decidere. Una semplice equazione indica, quindi, che l'Unione europea per larga parte delle sue istituzioni non è democratica. E chi si ostina, come la Germania o gli altri piccoli Paesi del Nord, a sostenere che vale l'unanimità, non è democratico nel profondo. Io, tuttavia, penso che la Germania sia democratica anche se nel nome (Repubblica federale tedesca) non

compare l'aggettivo democratica. Ma tutti sappiamo perché: la Germania dell'Est, prima dell'unificazione, con un regime totalitario come quello comunista, si chiamava ostentatamente Repubblica democratica tedesca. Il fatto pericoloso è che, vieppù, non Angela Merkel personalmente, ma uomini vicini alla Cancelliera, come il presidente della Bundesbank, Jens Weidmann, manifestano pensieri antidemocratici per l'Europa unita. Come l'affermazione recentissima che lui, capo della più importante Banca centrale europea, per anni esponente del partito della Merkel (Unione cristiana-democratica di Germania, Cdu), ubbidirà soltanto alla



INTERVISTA A PALENZONA
Alitalia? La sua unica salvezza è allearsi subito con Lufthansa

PIAZZA AFFARI
Quotate scalabili, quali sono le mosche bianche di Milano

LA STRATEGIA UNICREDIT
La formica Mustier centra gli obiettivi. Ma ora?



Investire nell'Italia che cresce? Abbiamo un piano.

I nuovi Piani individuali di Risparmio sostengono le imprese italiane e permettono agli investitori di accedere a importanti agevolazioni fiscali*. È un campo che conosciamo bene: siamo il principale gruppo indipendente del risparmio gestito in Italia, siamo stati i primi, nel 2017, a lanciare un fondo PIR e siamo stati premiati con il Premio Alto Rendimento per il Miglior fondo Azionario Euro - Italia**.

Quindi, per approfittare dei benefici dei nuovi PIR, a chi ti rivolgeresti?

Scopri le nostre soluzioni su pir.animasgr.it



ANIMA
Più vicini, più lontano.

PREMIO ALTO RENDIMENTO 2019

**Miglior fondo Azionario Euro - Italia per Anima Iniziative Italia Classe A. Il Premio Alto Rendimento è promosso dal Gruppo 24 ORE.

*Esenzione dalle imposte sui redditi da capitale eventualmente generate, per gli investimenti nel PIR detenuti per almeno 5 anni ed effettuati da persone fisiche residenti in Italia, fino ad un massimo di 30.000 euro all'anno e per un totale complessivo di 150.000 euro.

Messaggio pubblicitario. Prima dell'adesione leggere il KIID, che il proponente l'investimento deve consegnare prima della sottoscrizione nonché il Prospetto pubblicato o disponibile presso la sede della società. I soggetti incaricati della distribuzione e sul sito internet www.animasgr.it. I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di opportunità e adeguatezza prevista dalla normativa vigente. Il valore dell'investimento e il rendimento che ne deriva possono aumentare così come diminuire, e al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.

Il Piccolo

Trieste

Ferriera, prime firme digitali sull'Accordo

Regione, Comune e Autorità portuale hanno sottoscritto l'intesa. Il ministero al lavoro per l'incontro finale: ipotesi sabato 27

Le firme con la penna si faranno probabilmente sabato prossimo nel campo neutro della Prefettura, scelto dal ministro Stefano Patuanelli come teatro del momento storico che segnerà la conclusione della vicenda della Ferriera di Servola. Le firme digitali sono arrivate invece quasi tutte ieri, dopo che il ministero dello Sviluppo economico ha caricato sui propri server la versione definitiva dell' Accordo di programma per la riconversione dello stabilimento, consentendo agli attori pubblici e privati di sottoscrivere l' intesa. Sulla base del testo, l' area a caldo sarà smantellata, messa in sicurezza e trasformata in un terminal **portuale** e ferroviario a servizio del futuro Molo VIII, mentre sul fronte industriale ci saranno il rafforzamento dell' attuale laminatoio a freddo e la riconversione della centrale elettrica all' utilizzo di gas metano. Tutto a esuberi zero, se saranno rispettati gli impegni assunti dalle istituzioni e dai privati nei confronti dei 580 lavoratori presenti: il gruppo Arvedi assicura futuro per 417 dipendenti, Icop-Plt dovrebbe provvedere all' assorbimento di una quarantina di unità e Fincantieri assumere la parte restante attraverso le imprese del suo indotto, come ribadito nuovamente da Patuanelli nella riunione che nei giorni scorsi ha dato il via libera alla firma. Il fronte sindacale è ormai irreparabilmente spaccato ma, dopo l' avvenuto spegnimento di altoforno e cokeria, le parti coinvolte nell' Adp procedono e ieri la giunta Fedriga ha approvato la delibera che autorizza la Regione alla firma, subito effettuata in digitale. Lo stesso hanno fatto il Comune e l' **Autorità portuale**, che non ha avuto bisogno di convocare il Comitato di gestione per consentire al commissario straordinario Mario Sommariva di sottoscrivere l' Accordo. Tutti gli attori evitano di rilasciare dichiarazioni in un momento considerato ancora molto delicato, con il rischio che una singola parola fuori posto possa portare uno dei soggetti a irrigidirsi nell' ambito di una trattativa chiusa, ma rimasta difficile fino all' ultimo. Probabile che i rubinetti dei commenti e dei comunicati ufficiali si aprano alla fine della prossima settimana, con il Mise che starebbe tentando di organizzare per sabato l' incontro finale in Prefettura. --



Dal project ai fondi per le imprese continua il braccio di ferro sul Porto

Presidente contro Regione e Città, gelo del governo. Il nodo del terminal di Fusina

Alberto Zorzi

VENEZIA Il governatore del Veneto Luca Zaia e il sindaco di Venezia e della Città metropolitana Luigi Brugnaro ribadiscono di non essere i «mandanti politici» della bocciatura del bilancio del Porto di Venezia da parte del comitato di gestione. Il presidente **Pino Musolino** e i due consiglieri «ribelli» Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri (che rappresentano Palazzo Balbi e Ca' Corner) continuano a «darsele di santa ragione» e il fronte dello scontro si allarga dai soldi dati a un'azienda del gruppo Mantovani - con il sottinteso che si tratta dell'azienda che capitanava il Mose, ora in concordato preventivo - per il terminal di Fusina a quelli post-Covid alle imprese e ai lavoratori. E dopo che giovedì sera c'era stato un profluvio di dichiarazioni pro-**Musolino** da parte di Pd e Italia Viva, ieri a Palazzo Chigi la cautela regnava sovrana: il governo, in primis il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, che ha la competenza sui porti, vuole vedere tutte le carte prima di decidere se ci siano i presupposti di un commissariamento del Porto lagunare o se «salvare» **Musolino**. Il termine per l'approvazione del bilancio scade il 30 giugno e ieri il presidente ha rilanciato l'ipotesi di una nuova riunione a breve per superare l'impasse. Una cosa però è certa: anche, ma non solo, per questo scontro, sia a Roma che a Venezia sono ormai pochissimi a scommettere su un suo secondo mandato: e la sua è una poltrona ambita. Giovedì è scoppiata la bomba, quando Campitelli e Giri hanno deciso di bocciare il bilancio. Il nodo centrale, scritto in tre pagine di dichiarazioni di voto, è la mancata condivisione della revisione del piano economico finanziario del terminal di Fusina, che ha portato a dare ai privati più soldi (9 milioni) e più anni (10) di concessione: nel merito, ovviamente, ma anche nel metodo, visto che hanno accusato **Musolino** di aver tenuto loro nascosti i passaggi che hanno portato all'accordo. Ma tutti hanno pensato anche agli scontri tra **Musolino** e Brugnaro in questi anni: il primo ha infatti stoppato il nuovo garage multipiano in Marittima, ha battagliato con Ca' Farsetti sullo sviluppo urbanistico delle aree di confine portuali, da ultimo ha perfino mandato un esposto sul parcheggio creato su un terreno del sindaco a Marghera e servito da una navetta per Venezia. «Su questo tema invito alla prudenza - ha però ribadito ieri Brugnaro - il voto è arrivato da due esperti stimati, evidentemente avevano le loro motivazioni. Attenzione a chi volesse piazzare una scommessa politica, strumentalizzando la questione». Sulla stessa linea Zaia: «Bisogna togliersi dalla testa l'idea di una regia occulta - ha affermato - Non dico che il porto non abbia funzionato, ma qui si parla di questioni di bilancio e non mi sembra che siamo in presenza di tecnicismi buttati lì». Il governatore invita **Musolino** a «controdedurre»: «Ma lasciamo fuori la politica da queste questioni». **Musolino** ieri è tornato all'attacco di Campitelli e Giri. «La procedura su Fusina si è chiusa con il voto favorevole del comitato di gestione del 20 gennaio (in cui però Giri votò contro, mentre Campitelli non c'era, ndr) e non può essere un motivo valido per votare no a un consuntivo di bilancio - ha ribadito - Questo non comporterà alcun beneficio alla comunità portuale, ma stroncherà sul nascere la possibilità di erogare, a sostegno delle categorie più colpite, 6 milioni di euro previsti dal decreto legge "Rilancio Italia"». Il presidente, nella conferenza stampa di giovedì, ha coinvolto anche i presidenti delle due compagnie di lavoratori portuali, e ieri i due «rivali» l'hanno invitato, sdegnati, a «non strumentalizzare nulla e nessuno», sottolineando che il



decreto non vincola i fondi all' ok definitivo al bilancio. «Il Porto è finanziariamente solido, come dice il presidente, e non può essere un problema reperire i soldi nelle pieghe dell' attuale bilancio



Corriere del Veneto

Venezia

di previsione - scrivono i due membri - Quanto alla riduzione dei canoni, l' avanzo di amministrazione è una delle possibili poste finanziarie indicate, ma non certo l' unica». La conclusione è poi ironica, quando sottolineano la «coerenza» di **Musolino**: «Nulla ci ha detto quando ha firmato l' accordo dei 9 milioni - concludono - e nulla ci ha detto oggi, quando invece si tratta di sostenere i lavoratori del Porto». «Non posso commentare falsità palesi e aperte dimostrazioni di ignoranza di procedure amministrative perché farei violenza a quel minimo di intelligenza che mi riconosco», è la durissima replica del presidente. Che in conclusione, però, rilancia l' ipotesi di una «composizione bonaria» del problema. «Intendo riconvocare il comitato e chiudere una vicenda assurda - afferma - Se dovesse mancare la disponibilità, intendo rivolgermi alle Istituzioni competenti per ristabilire la verità, amministrativa, ma anche storica».

Mantovani: «Nessuno ci ha regalato niente» Ma Costa aveva detto no

A. Zo.

«Se qualcuno dice che è stato regalato qualcosa alla Mantovani, non ha letto bene le carte. Forse non sa che il rendimento del project financing è stato ridotto dal 9 al 6 per cento e ci siamo presi il "rischio traffico", che prima era invece in carico all'Autorità portuale: se le navi non arrivano, il danno è nostro, mentre prima l'ente mi doveva indennizzare». Maurizio Boschiero, ad di Mantovani e di Ve.Ro.Port.Mos., la società del gruppo che gestisce il terminal di Fusina, racconta la sua versione dell'iter che ha portato alla contestata revisione del Piano economico finanziario (Pef) dell'opera. «La concessione tra l'Autorità portuale e la nostra società risale al 2010 e prevedeva una serie di pattuizioni, tra cui l'equilibrio del Pef, come avviene in tutti i project - spiega - Siccome nei primi anni non ci sono stati i traffici previsti, abbiamo chiesto la revisione e di fronte alle iniziali resistenze dell'ente avevamo anche proposto di recedere dal contratto». Il problema è che a quel punto - sostiene Boschiero, ma lo ha detto più volte anche **Musolino** - il Porto avrebbe dovuto indennizzare i privati dei lavori fatti e degli utili di quelli da fare: «Un totale di 73 milioni per lavori certificati da soggetti terzi, non inventati - dice l'ad Mantovani - Hanno ritenuto più conveniente avviare una trattativa, che ha portato al pre-accordo del 27 luglio 2018, alla delibera del comitato portuale del 20 gennaio scorso e alla firma del secondo atto aggiuntivo di un mese fa, il 27 maggio». Il timbro finale sui 9 milioni di euro in più - due già versati, altri 7 da dare - e su un allungamento della concessione di 10 anni, oltre al posticipo della costruzione di un hotel e di uffici: per ora si partirà solo con un parcheggio. «Ne abbiamo discusso quasi due anni con il supporto di tre avvocati e una docente della Bocconi - ripete Boschiero - altro che regalo». Nel frattempo il cantiere della seconda darsena - che porterà da 2 a 4 le banchine, come da progetto originario - sta andando avanti, anche se con ritardi. «Il termine è previsto per il 31 marzo 2021 - spiega Boschiero - Abbiamo realizzato 3,5 milioni di euro di lavori sui 12 totali, di cui 9 finanziati dal Porto, che finora ci ha pagato solo i due iniziali. Gli altri 3 sono risorse nostre». La società è infatti in utile - «anche grazie al business del trasporto auto che ci siamo inventati noi da zero», osserva con orgoglio l'ad - con 50 lavoratori (35 dipendenti, 15 esterni) e un fatturato passato dai 2 milioni del 2016 ai 7 dell'anno scorso. Ma sull'ipotesi che ora si rimetta mano a quell'accordo, Boschiero è secco: «E' stato sottoscritto e io avrei il dovere di difendere il contratto»; che significa guerra legale. C'è però chi sottolinea che a dicembre 2016, poche settimane prima di essere sostituito da **Pino Musolino** l'ex presidente del Porto Paolo Costa aveva detto «no» alla prima richiesta di revisione, proprio ribaltando il ragionamento sul «rischio traffico». «Il riflesso sul Pef di una significativa discordanza tra stima e dati effettivi è in capo al concessionario come "rischio di mercato" - aveva spiegato Costa - Il rischio proprio del concessionario non può neppure surrettiziamente essere trasferito al concedente».



Le reazioni

Musolino, sostegno di partiti e comitati Centrodestra zitto E parte l' hashtag

VENEZIA Addirittura c'è chi ha lanciato l'hashtag: #IoStoConMusolino. «Mai ci avrei pensato, grazie mille del supporto a tutti», ha «cinguettato» Pino Musolino, che da giovedì sera ritwitta tutti gli endorsement. Nell'arco di 36 ore al presidente dell'Autorità di sistema portuale sono arrivati una montagna di messaggi di supporto, tranne dal centrodestra, dopo che Luca Zaia e Luigi Brugnaro hanno ridotto tutto a una questione tecnica. Ma il resto dell'«arco costituzionale», una parte di società civile e comitati, il mondo imprenditoriale e di settore si sono schierati con lui e contro Regione e Città metropolitana. Parole pesanti, per esempio, quelle di Gianfranco Bettin, che il **porto** ce l'ha sul territorio della Municipalità che guida, quella di Marghera: «Killeraggio - scrive - pretestuoso stop per fame di potere». Usa la stessa metafora l'ex sindaco e assessore Ugo Bergamo (Venezia Tua): «Brugnaro, Zaia e i loro sicari pugnalanò proditoriamente, a sangue freddo, il **Porto**», afferma. «Tutto per una guerra di poltrone», sottolinea il Gruppo 25 aprile. E ieri in consiglio metropolitano il consigliere Andrea Follini ha chiesto spiegazioni a Brugnaro e presto dovrebbe esserci una seduta ad hoc. Il Pd è allineato con Musolino.

«Zaia non può nascondersi dietro a un dirigente, dicendo che non è una sua competenza - dicono i consiglieri regionali Francesca Zottis e Bruno Pigozzo - Esiste una responsabilità politica, perciò vogliamo spiegazioni». «Indecente scambiare le risorse per i lavoratori per mettere a capo del **Porto** un loro uomo - attacca il segretario regionale veneto Alessandro Bisato - il ministro De Micheli non si presti a questi giochi di potere». E anche il M5s esce allo scoperto con la consigliera regionale Erika Baldin: «Se la Regione e la Città metropolitana hanno deciso di dichiarare guerra al presidente Musolino, non hanno usato una bomba granché intelligente, viste le pesanti ripercussioni collaterali - sottolinea - Proprio per andare a fondo sulle motivazioni, ho deciso di presentare un'interrogazione». «Zaia e Brugnaro spieghino al più presto questo modo di agire», aggiunge Più Europa Venezia. «Mandiamoli a casa», attacca Pietrangelo Pettenò. Preoccupati anche i consiglieri comunali del Gruppo Misto Renzo Scarpa e Ottavio Serena, che con Andrea Gersich e Renato Darsiè avevano lanciato l'ipotesi di portare le crociere a Fusina: «Può essere bocciato un bilancio sul completamento di un'importante infrastruttura come il **porto** traghetto, a maggior ragione se rappresenta l'unica immediata risposta alla necessità di allontanare dal bacino di San Marco le navi da crociera?». Luca Becce, presidente di Assiterminal, censura «il ruolo crescente e determinante della politica locale nel processo decisionale delle Autorità portuali». «Musolino ha lavorato bene nell'interesse della comunità portuale», sottolineano i colleghi di Assoport. (a. zo. - gi. co.)



Sistema portuale Nordest ridotto a campo di battaglia da cavilli e lotte di potere

Il progetto dell' Alto Adriatico non è mai decollato, i cinesi vanno altrove

Sandro Mangiaterra

Forse la politica non ha capito l' importanza strategica dei porti. O più probabilmente è il contrario: è talmente chiaro il valore della posta in gioco che a tutti i livelli istituzionali si scatenano appetiti di potere, smanie di poltrone, lotte fratricide. Risultato: l' Italia, afflitta dal male antico del nanismo portuale, specie in confronto con gli scali del Nord Europa, Amburgo, Rotterdam, Anversa, rischia di essere tagliata fuori dai grandi traffici del futuro. È cronaca di questi giorni. Succede, per esempio, che il porto di Venezia veda lo spettro del commissariamento, dopo la decisione di Città metropolitana e Regione di non firmare il bilancio consuntivo 2019. Difficile capire quali pecche si nascondano nell' atto contabile messo a punto dal presidente **Pino Musolino**. Evidente che dietro ci sono contrasti su alcune scelte chiave, a cominciare dall' accordo sulla gestione del terminal di Fusina. Fatto sta che la situazione venutasi a creare blocca l' attivazione degli ammortizzatori sociali per centinaia di lavoratori in difficoltà da Coronavirus. Ma soprattutto amplifica gli interrogativi sul destino del porto, già alle prese con i mancati drenaggi dei canali (motivo per cui sono state perse linee commerciali importanti) e con la crisi nera della crocieristica. Lo scenario non cambia di molto se ci si sposta a Trieste. Qui a mettere sulla graticola il presidente (veneto) Zeno D' Agostino è stata niente meno che l' Anac, l' Autorità nazionale anticorruzione. Un cavillo legale è bastato a sancire la decadenza: D' Agostino al momento della nomina era presidente della società Trieste Terminal, di cui il porto detiene il 40%. Si sono levate proteste in perfetto stile bipartisan e la città è scesa in piazza compatta. Rimane comunque un bruttissima storia, che si abbatte sul primo porto italiano. Vedremo come finirà. Certo, non consola sapere che 8 presidenti di autorità portuali su 15 hanno avuto problemi di natura politica o sono finiti al centro di indagini giudiziarie. La prova provata che il sistema portuale italiano, anziché una formidabile leva per lo sviluppo del Paese, è ridotto a terreno di scontro. Eppure i numeri sono lì da guardare. Venezia ha registrato nel 2019 un traffico di 24,9 tonnellate di merci, cui si aggiungono 1,3 milioni di tonnellate a Chioggia. Misurando anche l' indotto, l' impatto economico è quantificabile in oltre 90 mila posti di lavoro, il 61% registrati in ambito metropolitano, il 13% a livello regionale e il 26% al di fuori del Veneto. Trieste, che può contare su una profondità dei fondali superiore (18 metri contro i 10 di Venezia), ha movimentato 62 milioni di tonnellate, cui vanno sommati i 4 milioni di Monfalcone. Il Covid-19, purtroppo, ha cambiato le carte in tavola. I porti hanno continuato a operare e sono stati fondamentali per l' approvvigionamento di generi essenziali. In ogni caso, nel primo trimestre 2020 Venezia ha visto un calo nel volume dei traffici del 10,5%, Trieste ha perso il 5%. Il punto è che mai come ora, con i traffici planetari in fase di ripartenza e con i Paesi di mezzo mondo alla ricerca di un posto al sole nello scacchiere della nuova competizione globale, bisognerebbe smetterla di farsi la guerra. Di più: servirebbe assolutamente una strategia comune. Correva l' anno 2010 quando nasceva il Napa (North Adriatic Ports Association), organismo che riuniva gli scali di Venezia e Trieste, ma anche Ravenna e, dall' altra parte del mare, Capodistria e Fiume. Le buone intenzioni non sono sfociate in un progetto strategico. Nella migliore delle ipotesi si è rimasti a un clima di buoni rapporti di vicinato. In realtà, la concorrenza si è fatta sempre più accesa. Il sogno resta sempre lo stesso: la nascita di un





sistema capace di intercettare i grandi flussi di merce che, almeno per i prossimi venti o trent' anni, seguiranno rotte precise provenienti dall' Asia (e perché no, dall' Africa) in direzione Nord Europa, e poi via, verso America del Nord e del Sud. Un ente unico, potente dal punto di vista finanziario e capace di ottimizzare l' intera rete infrastrutturale sparsa nel nuovo triangolo industriale. Bando ai campanilismi, alle gelosie e alle mire della politica (nazionale e locale). Ci vogliono strategie e investimenti. Qualcuno torna a spingere per il progetto del porto offshore alla bocca di Malamocco. Una soluzione da molti giudicata fantascientifica ma che avrebbe il vantaggio di potere garantire l' attracco delle meganavi portacontainer, per le quali occorre un pescaggio di almeno 22 metri, soglia ormai diventata uno standard nei trasporti marittimi. Quello che è certo è che per i porti è assolutamente necessaria una svolta. Intorno a loro ruota una buona fetta della scommessa di rinascita del Paese, dopo il clamoroso arretramento del Pil dovuto alla pandemia. I porti possono essere uno straordinario motore per la crescita: in sé, per il volume d' affari che generano, e per il territorio in cui operano. E questo vale a maggior ragione per un' area ad alta vocazione all' export come il Nordest. Una regia per la loro valorizzazione dovrebbe essere in primo piano sul tavolo del governo, invece nemmeno compaiono fra i temi all' ordine del giorno degli Stati generali in svolgimento a Villa Pamphili. Hai voglia a parlare delle mirabilie della Nuova via della seta. La Cina di Xi Jinping ha un piano da mille miliardi di dollari per aumentare gli scambi commerciali ai cinque continenti. L' Italia, meglio ancora Venezia, dovrebbe rappresentare la porta d' accesso da e per l' Europa. Peccato che le cose stiano andando in maniera ben diversa. I cinesi non hanno perso tempo e hanno stabilito al Pireo e a Valencia i loro hub portuali europei. L' Italia si dovrà accontentare delle briciole. O addirittura finirà per cedere proprio ai cinesi il controllo dei suoi scali migliori. «Alla faccia della politica industriale» allarga le braccia Renzo Varagnolo, segretario generale della Filt (Federazione italiana lavoratori dei trasporti) Cgil del Veneto «alla fine saranno gli altri a fare la lista dei porti buoni e dei porti cattivi. E noi saremo tagliati fuori». Un classico: mentre a Roma si discute, Segunto brucia.

Le carte che hanno fatto saltare il bilancio al porto

La Campitelli scopre in ritardo di mesi l'accordo da 9 milioni con Venice.Ro.Port.Mos. e lo boccia: «Elementi insufficienti» I rappresentanti di Regione e Città Metropolitana: verbali non veritieri e pagamenti fatti a nostra insaputa

MICHELE FULLIN

PORTO DI VENEZIA VENEZIA Riunione del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale del 29 novembre 2018. Maria Rosaria Anna Campitelli, rappresentante della Regione, con la condivisione di Fabrizio Giri (rappresentante della Città metropolitana di Venezia), chiede di inserire a verbale una dichiarazione relativa al terminal di Fusina, dopo aver scoperto un mese prima che il Porto nei mesi antecedenti aveva fatto un accordo con la società di gestione del terminal, la Venice Ro Port Mos, che comportava la corresponsione di 9 milioni a quest'ultima: «Come componente del Comitato di Gestione per la Regione Veneto ritengo non siano stati forniti al Comitato, elementi istruttori idonei e sufficienti». È solo la prima delle carte finora rimaste riservate che prova come i due enti evidenzino da due anni i problemi sollevati giovedì mattina, quando hanno clamorosamente bocciato il bilancio 2019 dell'Autorità, peraltro caratterizzato da ottimi risultati. Un atto che ha irritato il presidente, Pino Musolino, il quale ha accusato i due enti di aver presentato dichiarazioni fotocopia senza aver mai chiesto spiegazioni sull'argomento quando sarebbe stato il momento. Dalle stesse carte si scopre che il verbale di quella seduta (29/11) non è mai stato approvato in quanto - accusano i due componenti esterni (il terzo è Musolino) - non rappresenta quello che è emerso dalla registrazione e trascrizione della seduta. Perché Campitelli e Giri (che hanno il sostegno delle rispettive amministrazioni) hanno ritenuto critica quell'operazione? Perché la società concessionaria di Fusina annovera come socio di controllo l'impresa Mantovani (79%, attualmente in procedura di concordato preventivo) e temono ci possano essere problemi di solvibilità poiché in quegli anni non erano stati pagati i canoni. I SOLDI PAGATI Nel luglio 2019, i componenti esterni al Porto del Comitato di gestione avevano poi appreso che erano stati pagati 2 milioni nonostante il Pef non sia stato modificato e avevano chiesto che i rimanenti 7 fossero destinati ad avanzo di bilancio vincolato, in modo da essere utilizzati solo dopo la modifica del Pef e la sua approvazione. Campitelli e Giri lamentano poi che il decreto con il pagamento di 2 milioni del 7 agosto 2018 non è stato rintracciato sul portale trasparenza fino al giugno 2019. Un errore della società informatica incaricata della pubblicazione, si stabilirà più avanti. Le sorprese non finiscono. «Si apprende nel mese di settembre 2019 - scrivono i rappresentanti di Regione e Cm - a seguito di ricerca sul sito dell'Autorità, che in data 15 aprile 2019 si era già provveduto ad erogare anche la restante parte di 7 milioni. Di questa erogazione non si è mai parlato in Comitato». POCA CHIAREZZA Lo scenario, insomma non sarebbe così chiaro come è stato descritto dal presidente. «Nei vari incontri avvenuti nella sede dell'Autorità - si legge nella documentazione - è sempre stata chiara la posizione di Regione e Città Metropolitana: contrarietà ad erogare una somma a fondo perduto verso un Concessionario, inadempiente nei canoni, con collaudi effettuati sulle opere realizzate solo in minima parte, e per il quale il socio di riferimento da parte Mantovani è sottoposto a procedure concorsuali; contrarietà inoltre ad estendere la concessione di ulteriori 10 anni, unico tema sul quale il Comitato di Gestione viene chiamato a esprimersi». A questo punto, il quadro non è chiaro, poiché dipenderà molto dagli input che arriveranno dal Ministero



Il Gazzettino

Venezia

delle Infrastrutture. Musolino ha davanti a sé ancora 9 mesi e ha già detto di essere disponibile per un altro mandato. Finora il ministro Paola De Micheli è rimasta in silenzio e se ci dovesse essere una nuova bocciatura, il rischio di un commissariamento dell' ente (con conseguente nuova nomina dopo le elezioni regionali e amministrative) potrebbe concretizzarsi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Pd si schiera: «Manovra elettorale, i problemi dovevano tirarli fuori prima»

RAFFAELLA VITTADELLO

LE REAZIONI VENEZIA «Ho preso posizione in difesa del presidente del **Porto** Musolino perché non mi sembrava che una bocciatura del bilancio fosse il modo di esprimere la propria contrarietà a un documento finanziario sano. Il Ministero ora farà i suoi approfondimenti, se c' erano delle perplessità andavano affrontate prima». Pier Paolo Baretta, sottosegretario all' Economia, all' indomani della bocciatura del bilancio del **Porto**, dichiara di non essere a conoscenza delle motivazioni che hanno portato i rappresentanti di Comune e Regione a esprimere la propria contrarietà al consuntivo di autorità portuale. Nel frattempo si moltiplicano reazioni che entrano invece nel merito della vicenda. «Gli stanziamenti alla Mantovani erano stati autorizzati nel bilancio di previsione - sostiene Ugo Bergamo, ex sindaco di Venezia, senatore e promotore del movimento Veneziaètua - bocciare il consuntivo non ha senso. Se c' erano segnalazioni da fare, dovevano essere fatte alla Procura. Non credo che Musolino sia così sprovveduto da fare cose illegali alla luce del sole. Di fatto, questa mossa, blocca l' operatività del **porto**». Sulla stessa linea anche il parlamentare Pd Nicola Pellicani, che dice di aver richiesto un'

audizione a proposito della vicenda del finanziamento alla società, su cui relazionerà il rappresentante in comitato di gestione per la città metropolitana Fabrizio Giri. «Il fatto di bocciare il bilancio è stata una manovra elettorale, altro che libertà di coscienza. Se il problema risaliva ad anni precedenti, perché la bocciatura è avvenuta solo ora? - chiede Pellicani - La questione va analizzata con la massima attenzione, certo è che questo non aiuta una città che sta tentando ora di risollevarsi. Non si capisce però perché Brugnaro abbia indugiato fino ad ora ad intervenire se c' erano questioni poco chiare». Il segretario regionale del Pd Alessandro Bisato chiede «al Ministro De Micheli di non prestarsi a questi giochi di potere e di pretendere chiarezza sulle manovre fatte dalla Regione e soprattutto dal sindaco Brugnaro per destituire Musolino. È indecente - dice - bloccare investimenti e risorse per milioni di euro pur di insediare un presidente a loro vicino». E aggiunge che «le ripercussioni della decisione le subiranno migliaia di famiglie la cui vita dipende dai porti». La vicecapogruppo regionale Pd Francesca Zottis e il consigliere Bruno Pigozzo annunciano un' interrogazione per chiedere spiegazioni in consiglio regionale. «Bocciare senza motivo un bilancio con un avanzo di 25 milioni e un utile di 10 è grave, Zaia non può nascondersi dietro a un dirigente, dicendo che non è una sua competenza. Esiste una responsabilità politica» I senatori Andrea Ferrazzi e Vincenzo d' Arienzo chiedono invece a Regione e Città metropolitana di «rivedere la propria scelta o di motivarla con argomentazioni responsabili e credibili» e sottolineano come il voto contrario impedisce di destinare per Venezia i cinque milioni di euro disponibili nel 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». «È l' unico modo - concludono - per permettere a tante imprese di avere i benefici economici». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Lavoratori in crisi

«Lo stop al bilancio non impedisce aiuti»

VENEZIA «Il presidente Musolino spaccia una sua opinione per verità assoluta». Campitelli e Giri tornano sull'argomento per dire che la mancata approvazione del rendiconto non impedisce di erogare un contributo di 60 euro al giorno ai lavoratori portuali, previsto dal Decreto Legge 34. «Il Presidente - dicono i due componenti del Comitato di gestione - ha dichiarato che ha già preparato i decreti di erogazione e per questo deve aver individuato le risorse da erogare, quindi chiediamo con forza di procedere con la decretazione come dichiarato. Ha anche dichiarato che il **Porto** è finanziariamente solido: proprio per questo non può essere un problema reperire due milioni per far fronte al sostegno dei lavoratori portuali in difficoltà nelle pieghe dell'attuale bilancio previsionale. Un bilancio che conosciamo bene. Tra l'altro - proseguono - è solo un dettaglio rilevare come, ancora una volta, il comitato di gestione fosse totalmente all'oscuro dei provvedimenti che il Presidente dichiara di aver già pronti alla firma. A questo punto chiediamo con forza che l'Autorità portuale faccia ogni sforzo per reperire immediatamente le risorse per i lavoratori, senza strumentalizzare nulla e nessuno. Anche per la riduzione dei canoni dei concessionari. Trovi il **Porto** le risorse ora e subito per la riduzione dei canoni, l'avanzo di amministrazione è una delle possibili poste finanziarie, ma non certo l'unica; l'avanzo, inoltre, resta, non scompare domani». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Argomenti infondati i conti sono regolari»

'Musolino: «Riequilibrio Pef già approvato immotivata la bocciatura del consuntivo»

LA REPLICA VENEZIA Per il presidente dell' Autorità portuale le osservazioni riportate nella pagina accanto c' entrano come i cavoli a merenda. «Le argomentazioni prodotte da entrambi i componenti per esprimere il loro voto contrario al rendiconto - si difende **Pino Musolino** - sono assolutamente prive di fondamento dato che la procedura del riequilibrio del Pef della società Venice Ro Port MoS si è definitivamente conclusa, con un voto favorevole, nella seduta del Comitato di Gestione del 20 gennaio 2020. È quindi fattuale che tale argomento non possa essere utilizzato come motivazione valida per una votazione negativa di un Consuntivo di Bilancio che, con il riequilibrio del Pef, non ha nulla a che vedere». TUTTO TRASPARENTE **Musolino** ricorda come l' intera documentazione è stata messa a disposizione dei membri del Comitato e discussa, sia in incontri istruttori (documentabili), sia in sedute ufficiali di Comitato, a far data dal Luglio 2018. Andando al merito, **Musolino** torna sul discorso di giovedì, ovvero, per votare contro bisogna dare adeguata motivazione e ci dovrebbero essere sofferenze o disequilibri che nel documento di bilancio consuntivo 2019 non risultano. «Il parere negativo quindi non fermerà un iter già concluso, il riequilibrio del Pef di Fusina - aggiunge - non comporterà alcun beneficio alla comunità portuale ma avrà invece come riflesso immediato quello di stroncare sul nascere la possibilità, da parte dell' Ente che presiedo, di erogare, a sostegno delle categorie più colpite, le cifre previste dal DL Rilancio Italia per una capienza di 6 milioni di euro». PROVA DI FORZA Il presidente **Musolino** ritiene di avere tutte le ragioni del mondo e, dopo aver informato il Ministero delle Infrastrutture, è deciso a convocare un nuovo comitato. Come era successo lo scorso anno, quando il bilancio passò alla fine con il solo suo voto a favore. «La comunità portuale ha bisogno di sostegno - conclude - e per questo intendo riconvocare il Comitato di Gestione e chiudere finalmente una vicenda francamente assurda. Qualora dovesse mancare la volontà e la disponibilità a prendere parte ad una prossima seduta intendo rivolgermi alle Istituzioni competenti per ristabilire la verità, amministrativa ma anche storica. Un bilancio approvato a pieni voti e senza osservazioni, così come quelli precedenti da me presentati, dal Collegio dei Revisori dei conti e dai Ministeri competenti, non può essere cestinato per motivi altri rispetto alla propria regolarità tecnica e contabile». LA SOCIETÀ DI FUSINA «Una cosa voglio subito mettere in chiaro: il Porto non ci ha regalato nulla». Maurizio Boscaro è l' amministratore delegato di Venice Ro.port.Mos e ci tiene a precisare che la società va bene: 2 milioni di fatturato nel 2016, 4 nel 2017, 6 nel 2018, 7 nel 2019, con il bilancio in utile e una cassa positiva. Per Fusina passano ogni anno 10mila automezzi (soprattutto per la Grecia) e 100mila passeggeri. «Nel contratto di concessione del 2010 - racconta - ci sono articoli che stabiliscono che nel caso in cui manchi l' equilibrio economico-finanziario, si possa cambiare qualcosa. Così nel 2017 abbiamo chiesto il riequilibrio. Non andava bene all' Autorità portuale, ma noi avevamo detto che avremmo chiesto la risoluzione chiedendo la corresponsione di circa 70 milioni. A quel punto hanno deciso, nel luglio 2018 di trovare un accordo di massima. Dopo il 2018 - aggiunge - per circa un anno e mezzo quattro professionisti esterni hanno controllato tutti i documenti sulla concessione.



Il Gazzettino

Venezia

Alla fine dei lavori abbiamo sottoscritto il nuovo accordo il 27 maggio 2020 nell'atto aggiuntivo, dove si stabilisce che l'Autorità portuale deve pagarci 9 milioni. Non per salvare la società, come ho letto in giro. Per dire, ci hanno finora versato due milioni, sui quali noi ne abbiamo spesi 3 e mezzo. Ci contestano di non aver pagato alcuni canoni? Era nella dinamica della trattativa, e infatti è previsto che pagheremo. Corrisponde al vero anche la diminuzione dell'investimento, perché non avrebbe reso quello che si pensava in origine». M.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Possibile danno erariale Musolino bocciato va alla Corte dei Conti

«Il bilancio approvato a pieni voti non può essere cestinato per altri motivi» Riconvocherà il Comitato di gestione, poi farà ricorso al Ministero e alla Procura

«Intendo riconvocare il Comitato di gestione e chiudere finalmente una vicenda francamente assurda. Qualora dovesse mancare la volontà e la disponibilità a prendere parte a una prossima seduta, intendo rivolgermi alle Istituzioni competenti per ristabilire la verità, amministrativa ma anche storica. Un bilancio approvato a pieni voti e senza osservazioni, così come quelli precedenti da me presentati, dal Collegio dei revisori dei conti e dai Ministeri competenti, non può essere cestinato per motivi altri rispetto alla propria regolarità tecnica e contabile». Questa la linea annunciata dal presidente dell'Autorità portuale, **Pino Musolino**, dopo la sonora bocciatura del bilancio dell'istituzione provocata dal voto contrario dei rappresentanti della Città metropolitana, Fabrizio Giri, e della Regione, Maria Rosaria Anna Campitelli. E le autorità competenti a cui minaccia di rivolgersi potrebbero essere molteplici: i ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia innanzitutto, ma anche la stessa Corte dei Conti, visto che il blocco del bilancio del Porto per le sue conseguenze potrebbe configurare anche un possibile danno erariale.

«Le argomentazioni prodotte da entrambi i componenti per esprimere il loro voto contrario al rendiconto finanziario 2019», scrive in una nota **Musolino**, con riferimento alle accuse di aver in qualche modo agevolato una società del gruppo Mantovani, «sono assolutamente prive di fondamento, dato che la procedura del riequilibrio del Progetto integrato Fusina della società Venice Ro Port MoS si è definitivamente conclusa, con un voto favorevole, nella seduta del comitato di gestione del 20 gennaio 2020. È quindi fattuale che tale argomento non possa essere utilizzato come motivazione valida per una votazione negativa di un consuntivo di bilancio che, con il riequilibrio del Progetto, non ha nulla a che vedere». Il presidente ricorda che l'intera documentazione è stata messa a disposizione dei membri del Comitato e discussa dal Luglio 2018. «A questo proposito», insiste **Musolino**, «preme richiamare che sia al presidente della Regione che al sindaco metropolitano sono stati forniti puntuali aggiornamenti e piena disponibilità di tutte le informazioni e tutto il percorso tecnico-amministrativo seguito e sviluppato. Inoltre analoga informativa è stata inviata anche all'assessore regionale ai Trasporti. I componenti Giri e Campitelli potrebbero aver avuto ragione a esprimersi negativamente, qualora il Bilancio avesse presentato sofferenze o disequilibri che invece i numeri non rilevano. Al contrario, il Rendiconto porta un attivo che supera i 26 milioni di euro e un utile di oltre 11 milioni, solo per citare i parametri più significativi. Il parere negativo quindi non fermerà un iter già concluso - quello del riequilibrio del Progetto integrato di Fusina -, non comporterà alcun beneficio alla comunità portuale ma avrà invece come riflesso immediato quello di stroncare sul nascere la possibilità, da parte dell'ente che presiedo, di erogare, a sostegno delle categorie più colpite, le cifre previste dal decreto Rilancio Italia, per una capienza di 6 milioni di euro che il Porto ha nelle sue disponibilità. Tali misure integrano non sostituiscono la cassa integrazione e sono rivolte a lavoratori e imprese. Allo sconcerto di non poter sostenere lavoratori e imprese poi, si unisce la mia personale amarezza nel vedere, nelle dichiarazioni di voto, riportate nero su bianco presunte "difficoltà nel ricevere le informazioni essenziali per le decisioni sottoposte all'attenzione dei componenti del Comitato". Un'affermazione non veritiera - il Comitato è stato convocato il 26 maggio, la documentazione è stata messa a disposizione dei componenti l'8 giugno - e offensiva per la professionalità e la



dedizione dimostrata sempre dai dipendenti dell' Ente che, anche in piena emergenza sanitaria, sono sempre stati



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

al loro posto di lavoro, in sede o in remoto, e hanno offerto pieno sostegno alla comunità portuale». Rispetto alla nota di Giri e Campitelli, che pubblichiamo fianco, **Musolino** dichiara: «Non posso commentare falsità palesi e aperte dimostrazioni di ignoranza di procedure amministrative». --Enrico Tantucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i lavoratori dei porti di venezia e chioggia

«Compromesso tutto il nostro lavoro» «I giochi politici non ci interessano»

No alla "decapitazione" del **porto** di **Venezia**. Assoagenti teme che lo scalo lagunare possa fare la stessa fine delle altre otto Autorità di sistema portuale che sono state affondate prima del termine. L'ultima, in ordine di tempo, quella di Trieste di 15 giorni fa. «Lo scenario è tutt'altro che roseo», spiega Alessandro Santi, presidente di Assoagenti Veneto, «temiamo che anche **Venezia** e Chioggia possano fare la fine di tutte le altre Autorità, creando una forte instabilità nel settore e prospettive preoccupanti. Qui non si tratta di esprimere o meno solidarietà per il presidente Musolino, si tratta dell'operatività dei due scali che rischia di essere compromessa con uno stop all'Autorità di sistema o con un commissariamento. Non vogliamo entrare nel merito della questione che ha portato alla decisione di non sostenere il bilancio, oggetto eventualmente di verifiche da parte delle autorità competenti, a noi interessa che le imprese possano lavorare e soprattutto che quanto avviato o in via di avvio si possa concretizzare, a partire dalle occasioni contenute dal decreto Rilancio per le casse integrazioni e dall'intervento di scavo dei canali». Chioggia ha fondali che arrivano, quando va bene, a sei metri, sono insabbiati da anni e molti mercantili non possono più attraccare perché hanno pescaggi superiori. **Venezia** attende lo scavo dei canali dei Petroli e la risoluzione per il gigantismo delle navi. Uno stop per entrambi è considerato deleterio dagli addetti ai lavori. «**Venezia**», conferma Santi, «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. Noi chiediamo che si valuti bene la situazione, soprattutto dei lavoratori, prima di assumere decisioni pesanti». «I giochi politici non ci interessano, noi chiediamo solo di lavorare». È unanime il pensiero dei portuali di Chioggia alla notizia di un possibile commissariamento dell'Autorità portuale di sistema. In particolare, i portuali temono il blocco delle misure di sostegno previste del decreto Rilancio e l'avvio dei lavori di scavo dei canali i cui fondali non sono più competitivi da anni. «Siamo fortemente preoccupati e altrettanto sgomenti per quello che sta succedendo», spiega Alfredo Calascibetta, presidente del comitato **Porto** di Chioggia, «a noi le vicende contabili interessano fino a un certo punto, se ci sono stati degli errori o se ci sono dubbi di legittimità, si proceda nelle sedi opportune, evitando giochi di potere contro una persona, giochi che vanno poi a riverberarsi su un intero settore andando a porre punti interrogativi su migliaia di persone: maestranze, terminalisti, agenti marittimi, case di spedizione, trasportatori. Tutti i politici che oggi si stracciano le vesti, sanno come lavora il **porto**? Che problemi ci sono? In questa fase, delicatissima, dobbiamo pensare ai lavoratori e alle società legate ai nostri porti e a tutti i cassa integrati che ancora oggi attendono la Cig». L'ipotesi di un blocco della programmazione, o addirittura di un commissariamento, fa tremare le imprese. «Un commissario sarebbe una iattura», precisa Calascibetta, «significherebbe affondare inesorabilmente e ulteriormente i nostri porti di **Venezia** e Chioggia rinviando le risoluzioni al 2022 quando con tutta probabilità lo scalo di Val da Rio non esisterebbe più. Il presidente del **Porto** è in scadenza naturale fra nove mesi, nel frattempo servirà chiarezza e coesione istituzionale, ma nessuna interruzione». Nello scalo la preoccupazione è palpabile. «Siamo veramente sdegnati», spiega Massimo Naccari, presidente



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Compagnia lavoratori portuali, «quello che è accaduto, con assoluto cinismo, risponde a un mero calcolo politico e ha conseguenze drammatiche per l'intera comunità portuale. Scelte così pesanti bisogna motivarle, pena l'assoluta e immediata decadenza dal ruolo di amministratori. Io spero che l'Autorità di sistema voglia quantificare il danno subito dalla portualità tutta, lavoratori in primis. Siamo e saremo sempre al fianco del presidente Musolino per una portualità pulita, senza ricatti esterni che nulla hanno a che fare con il nostro lavoro e il mondo portuale. Chiediamo anche una modifica della legge che regola la vita nei porti, che non possono essere ostaggio della politica». --Elisabetta B. Anzoletti© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la replica di giri e campitelli

«Gli aiuti ai lavoratori non sono bloccati il Porto è in salute, trovi le risorse»

I due rappresentanti anti Musolino: «L' Autorità di sistema può corrispondere i contributi È stato nascosto l' accordo dei 9 milioni con la Mantovani, ma noi continueremo a vigilare»

Comitati di gestione dell' Autorità portuale «totalmente all' oscuro» delle decisioni del presidente **Pino Musolino** e attività dell' istituzione che non sarebbe affatto bloccata dal voto negativo sul bilancio. Così in una nota congiunta, replicano duramente alle affermazioni del presidente del Porto i membri del Comitato di gestione portuale, Maria Rosaria Anna Campitelli (per la Regione) e Fabrizio Giri (per la Città metropolitana). «In merito a quanto dichiarato dal presidente **Musolino** nella conferenza stampa del 18 giugno», scrivono i due rappresentati di Regione e Città metropolitana, cioè "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 Chioggia", così come la riduzione dei canoni concessori, ci permettiamo di rilevare che si tratta, ancora una volta, di una sua opinione spacciata per verità assoluta». Campitelli e Giri ricordano che «il decreto di cui parla il presidente espressamente riporta (art. 199, comma 1, lettera b, del decreto legge 34/2020) che le Autorità di sistema portuale "sono autorizzate a corrispondere, nell' ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all' articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un contributo, nel limite massimo di 2 milioni di euro per l' anno 2020, pari a euro 60 per ogni dipendente e in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro rispetto al corrispondente mese dell' anno 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all' emergenza Covid -19"». «Chiunque legga la norma», osservano, «può capire che la mancata approvazione del rendiconto 2019 non impedisce nulla, anzi. Il presidente ha poi dichiarato che ha già preparato i decreti di erogazione e per questo deve aver individuato le risorse da erogare, quindi chiediamo con forza di procedere con la decretazione come dichiarato. Ha anche dichiarato che il Porto è finanziariamente solido: proprio per questo non può essere un problema reperire due milioni per far fronte al sostegno dei lavoratori portuali in difficoltà nelle pieghe dell' attuale bilancio previsionale. Un bilancio che conosciamo bene. Di fronte all' enormità della tesi del dottor **Musolino** è un dettaglio rilevare come, ancora una volta, il comitato di gestione fosse totalmente all' oscuro dei provvedimenti che il presidente dichiara di aver già pronti alla firma. A questo punto chiediamo con forza che l' Autorità portuale faccia ogni sforzo per reperire immediatamente le risorse per i lavoratori, senza strumentalizzare nulla e nessuno». «Per la riduzione dei canoni dei concessionari, si riporta che le Autorità di sistema portuale "possono disporre, la riduzione dell' importo dei canoni concessori di cui all' articolo 36 del codice della navigazione, agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, numero 84 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione all' anno 2020 e ivi compresi quelli previsti dall' articolo 92, comma 2, del decreto legge 17 marzo 2020, numero 18, nell' ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, allo scopo anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione"». «La norma è chiara: trovi il Porto», osservano i consiglieri, «le risorse ora e subito per la riduzione dei canoni, l' avanzo di amministrazione è una delle possibili poste finanziarie, ma non certo l' unica;



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' avanzo, inoltre, resta, non scompare domani. Al presidente, comunque, vogliamo riconoscere un' assoluta coerenza: nulla ci ha detto quando ha firmato l' accordo dei 9 milioni (e altro) con la società del gruppo Mantovani, nulla ci ha detto oggi, quando invece si tratta di sostenere i lavoratori del Porto. Anche noi vogliamo essere coerenti: continueremo a verificare che le azioni del presidente siano indirizzate all' esclusivo interesse dei lavoratori del Porto e dell' intera comunità portuale». --

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LE REAZIONI

«La Cig messa in discussione? Mi sembra un' esagerazione»

Zaia, presidente della Regione, sul caso: «Non c'è nessuna regia occulta» Baldin (M5S): «Una guerra inutile». Bettin: «Questo è un vero killeraggio»

«Dire che questa mancata approvazione del bilancio mette in discussione la cassa integrazione è esagerato». Così il presidente del Veneto, Luca Zaia, sullo stop al bilancio 2019 all' Autorità portuale di Venezia, sancito anche dal voto contrario del rappresentante della Regione. «Ho letto il comunicato stampa e mi sembra chiaro. Bisogna togliersi dalla testa l' idea di una regia occulta» ha affermato, «Non dico che il Porto non abbia funzionato, ma qui si parla di questioni di bilancio e non mi sembra che siamo in presenza di tecnicismi buttati lì. Se io fossi il presidente **Musolino**, controdirei punto su punto. A oggi c' è solo la voce di chi ha votato contro. Ma lasciamo fuori la politica da queste questioni». «In guerra ci sono le bombe intelligenti, e le altre, che colpiscono nel mucchio. Se la Regione e il Comune di Venezia hanno deciso di dichiarare guerra al presidente del Porto **Musolino**, ieri non hanno usato una bomba granché intelligente, viste le pesanti ripercussioni collaterali». Così Erika Baldin, consigliera regionale veneta del Movimento 5 Stelle. Prosegue poi Baldin: «Proprio per andare a fondo sulle motivazioni, ho deciso di presentare un' interrogazione a risposta immediata in cui chiedo, vista l' importanza nevralgica del Porto per l' economia veneziana, sia fatta "chiarezza sulla scelta operata dalla Regione del Veneto di dare voto contrario al bilancio». Il presidente della Municipalità di Marghera Gianfranco Bettin parla di «killeraggio di Città Metropolitana e Regione contro economia e lavoro del Porto di Venezia in un momento storico drammatico, con pretestuoso stop al bilancio dell' Autorità Portuale per fame di potere». Altrettanto duro l' ex sindaco di Venezia Ugo Bergamo: «Brugnaro, Zaia e i loro sicari, componenti il Comitato Portuale di Venezia pugnalano proditoriamente a sangue freddo il Porto di Venezia senza motivazione alcuna. Il Governo intervenga con immediatezza per garantire al Presidente del Porto di continuare a svolgere il suo compito di rilancio». «Adesso i due artefici del blocco degli avanzi di amministrazione per i lavoratori e le imprese dei porti di Chioggia e Venezia fanno i pesci in barile. "Non si mescoli la politica", affermano Zaia e Brugnaro il cui disegno è mettere un loro uomo a capo dell' Autorità Portuale al posto di **Pino Musolino**. Chiedo al Ministro De Micheli di non prestarsi a questi giochi di potere e di pretendere chiarezza sulle manovre fatte dalla Regione e soprattutto dal sindaco Brugnaro per destituire **Musolino**. È indecente bloccare investimenti e risorse per milioni di euro pur di insediare un presidente a loro vicino», afferma il segretario regionale del Pd Veneto, Alessandro Bisato. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, ora Chioggia vuole contare

‘Sfogo del vicesindaco Veronese: «Il voto di Regione e Città metropolitana blocca i 26 milioni di avanzo e ci danneggia» ‘«Non siamo rappresentati nel Comitato, ed è paradossale» Gli operatori clodiensi: «Traffici ai minimi, si rischia il tracollo»

ROBERTO PERINI

POLITICA E OPERATORI «Ci avete danneggiato: adesso date voce anche a Chioggia». All'indomani del voto che ha bocciato, grazie ai no espressi dalla Regione e dalla Città metropolitana, il bilancio consuntivo del Porto per il 2019, il mondo politico chioggiotto e le categorie della città insorgono reclamando forme di rappresentanza che tutelino le imprese e i lavoratori portuali di Chioggia dai giochini della politica. Con il blocco del consuntivo, infatti, non è disponibile l'avanzo di amministrazione (26 milioni) che avrebbe permesso, tra l'altro, di pagare i lavoratori e diminuire i canoni di concessione alle imprese, in difficoltà a causa della crisi imposta dal Covid. «Non dimentichiamo dice il vicesindaco, Marco Veronese che il sistema portuale è di Venezia e di Chioggia, ed è paradossale che, nel Comitato di gestione, non ci sia alcun componente espresso dalla nostra città. Se i limiti di legge non ci permettono di avere un rappresentante effettivo, almeno ce ne sia uno che, anche in qualità di uditor, possa seguire direttamente le vicende». Anche la consigliera regionale Erika Baldin, chioggiotta e pentastellata come Veronese, parla di una «manovra di palazzo» ai danni del presidente dell'Autorità portuale, **Pino**

Musolino, che si traduce in problemi per le imprese e i lavoratori e annuncia «un'interrogazione in consiglio regionale per fare chiarezza sulla scelta della Regione di votare contro il bilancio. Qui serve conclude Baldin un piano per il rilancio in proiezione futura e un'attenta valutazione dei risultati della governance dell'ente in quanto tale, slegata dai rapporti politici. Una chimera dopo l'azione di giovedì, su cui servono trasparenza e risposte convincenti». Durissimo il commento di Massimo Naccari, presidente della Compagnia lavoratori portuali di Chioggia che esprime «tutto lo sdegno possibile» per quel voto dato «con assoluto cinismo e mero calcolo politico» che avrà «conseguenze drammatiche per l'intera comunità portuale e soprattutto per i lavoratori portuali», non solo di Chioggia. «Va modificata la legge che regola la vita nei porti, che non può essere ostaggio di una politica che, come in questo caso, blocca un processo di risanamento e rilancio e deve essere garantito un criterio di alternanza durante un mandato presidenziale (2 anni Chioggia, 2 anni Venezia)». Sulla vicenda interviene anche il Comitato per il rilancio del porto: «**Pino Musolino**, presidente dell'Autorità, rimanga in carica sino al termine del proprio mandato, che scade tra nove mesi», dice il presidente Alfredo Calascibetta. «Il commissariamento della Port Authority premette - sarebbe una iattura. Un estraneo nominato dalla politica potrebbe solamente affossare quel che rimane della portualità di Chioggia. In altri momenti, si sarebbe trattato di un avvicendamento accettabile. Ora no. Ne va, infatti, della sopravvivenza dello scalo, inaccessibile alle navi di media stazza a causa delle secche e irraggiungibile, via terra, dai trasporti eccezionali a causa dei lavori sul fatiscante Ponte delle Trezze della Romea. Nemmeno il miglior commissario calato dall'alto riuscirebbe ad ottenere l'indispensabile sblocco dell'iter del protocollo fanghi (fondamentale per l'avvio dei dragaggi) e tempestivi provvedimenti da parte dell'Anas, affinché siano semplificate le procedure per i trasporti eccezionali. Si consideri che gli armatori e le aziende nel settore della logistica non si rivolgono più a Chioggia da quando l'ente delle strade nazionali ha disposto che ogni singolo arrivo sia obbligatoriamente assoggettato ad incombenze burocratiche



inaccettabili». Qualora l' Autorità di sistema dovesse finire commissariata,



Il Gazzettino

Venezia

prevede Calascibetta, i problemi rimarrebbero inevitabilmente sul tappeto almeno fino al 2022. «Nel frattempo avverte il porto subirebbe certamente il tracollo. Finirebbe per cessare ogni attività (terminalisti, agenzie, case di spedizione). Un disastro per le maestranze che rimarrebbero senza lavoro. Non è giusto che, per colpire la presidenza, si mettano a repentaglio tanti preziosi posti di lavoro». Diego Degan © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Grandi navi la "dialettica" a sinistra sui social

IL DIBATTITO VENEZIA Fermento notturno sui social, per una frase sulle grandi navi di PierPaolo Baretta, in un intervento sul Gazzettino. «Ho sempre sostenuto - ha scritto Baretta - che le grandi navi da crociera non dovevano passare per il bacino di San Marco e non ho mai taciuto, pubblicamente, sui ritardi. Anzi ho fatto la mia parte e dopo anni, nel novembre 2017, è stato convocato il Comitato, nel quale il governo prese finalmente posizione contro il passaggio delle grandi navi in bacino e prospettò la soluzione alternativa di Marghera. Recentemente, come sa bene il sindaco uscente, la discussione era ripresa con la riconvocazione del Comitato, poi tutto si è fermato per la pandemia. Ma non va lasciata cadere...». Tanto è bastato per provocare una chiosa di Gianfranco Bettin, alleato di Baretta, per precisare in sostanza che il sottosegretario candidato in realtà non si riferiva a riprendere il filo del discorso dal progetto per le navi a Marghera (su cui Bettin è contrario), ma che voleva solo confrontare le ipotesi in campo. Spiegazione subito segnalata da Tutta mia la città, il movimento del candidato sindaco della sinistra civica, Giovanni Andrea Martini, che ha posizioni diverse da Baretta e Bettin. Il movimento di Martini, sempre nella dialettica dei post facebook, ha così voluto dare la patina di mezza gaffe alle parole di Baretta corrette da Bettin. Ieri Baretta ha spiegato così la sua posizione sulle grandi navi: «Meglio il porto off-shore sia per le navi commerciali, sia per quelle da crociera, in modo da evitare che entrino in laguna. Nel breve periodo, invece, devono essere valutate tutte le alternative sul campo. Da Marghera al progetto Duferco, dall'avamposto galleggiante a San Leonardo. Ce lo devono dire i tecnici quale è la scelta migliore». E Martini ha replicato: «La scelta di Marghera è una scelta chiara. Se invece si dice di nuovo che vanno valutati i progetti non ci sono più certezze. Il Pd fa il solito effetto seppia, fumo per non dire se una cosa è bianca o nera. Le navi, invece, vanno tenute fuori dalla laguna e Marghera o altre ipotesi come Porto San Leonardo sono all'interno». Il Movimento 25 Aprile, che presenterà il programma il 2 luglio prossimo, ha una posizione diversa: «Dovendo necessariamente scegliere, ben venga il mantenimento del porto commerciale - anticipa Marco Gasparinetti - che rappresenta il sostentamento della città, restino pure i traghetti a Fusina, mentre del traffico crocieristico Venezia può tranquillamente fare a meno, perchè in un'analisi tra pro e contro del tipo di turismo portato dai grattacieli galleggianti sono nettamente prevalenti gli svantaggi. Pur lasciando l'apertura per le navi più piccole, quelle compatibili e che portano altro genere di indotto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Venezia

Dopo l'estromissione del presidente D'Agostino scoppia un caso in Laguna Musolino: 'Non capisco, vogliono cacciarmi perché ho il bilancio in attivo?'^a

Da Trieste a Venezia si scalda il fronde dei porti 'Authority sotto scacco'^a

Simone Gallotti / GENOVA In meno di un mese È caduta una testa e un'altra È in bilico. Vicende diverse quelle di Trieste e Venezia, ma che rischiano di mandare in tilt i porti dell'Adriatico e mostrano la fragilità del sistema di governo delle banchine italiane. Pino Musolino ancora non riesce a crederci. «Mi manca proprio il software per capire cosa sia successo» racconta al Secolo XIX/TheMediTelegraph. Eppure i due membri del comitato di gestione nominati da Regione e Comune, avevano provato a disarcionarlo già l'anno scorso e il presidente del porto aveva già avuto un primo assaggio. Non ci sono riusciti la prima volta, ci stanno andando vicini questa, con la bocciatura del bilancio consuntivo. Musolino È vicino al Pd ("mozione Puppato" in gioventù, poi carriera da manager), mentre i membri del board che vogliono silurarlo sono espressione del sindaco Brugnaro (centrodestra) e del governatore Zaia (Lega). Più che tecnica, la questione È chiara mente politica: È vero che l'oggetto della contesa È una concessione che ai due non piace perché il presidente ha fatto tutto da solo, ma il siluro È arrivato sul bilancio. «Faccio fatica a capire. Ho avanzi di bilancio che altre Authority mi invidiano...

Commissariare me? Bisogna chiederlo alla ministra. Ma nel mio caso non c'È adeguata motivazione. Ho 26,2 milioni di euro di avanzo, ho la relazione del collegio dei revisori dei conti senza alcuna osservazione: sono tecnici nominati dal Mef e dal Mit. Comunque il 26 giugno riconvoco il comitato, con lo stesso ordine del giorno». Musolino vuole risolvere la questione prima che l'incendio divampi, adesso È in posizione di forza. Ha incassato la solidarietà di quasi tutto il mondo portuale. Curiosamente non quella dei colleghi di **Assoport**. E la questione non È passata inosservata. «Il bilancio non viene approvato quando si È in sofferenza, non se porti un attivo... La legge non prevede questa situazione. Ma poi secondo voi l'amministratore delegato del porto di Anversa chiude il bilancio con un attivo di 50 milioni e lo commissaria no?». Ecco questo È uno dei limiti della situazione attuale di governo dei porti. La legge di riforma portuale voleva sbattere la politica fuori dagli scali, ma ha consentito ai ras locali di tenere in ostaggio le Authority portuali. Un bel risultato per chi voleva centralizzare le banchine e ora deve fare i conti con la possibilità di veto degli enti locali. Alla faccia di chi dice che il ministro può nominare chi vuole al vertice di un porto. Vallo a raccontare ai governatori... Musolino comunque adesso avrà anche difficoltà a risolvere la questione dei portuali e dei soldi che servivano per aiutare i lavoratori in difficoltà. Tanto che il presidente aveva già chiamato a raccolta i camalli veneziani, quasi a replicare la piazza che si era invece mossa la settimana scorsa per difendere il "vicino di casa" Zeno D'Agostino, a cui Anac ha tolto il timone per una vicenda di qualche anno fa sul terminal passeggeri. Per ora il numero uno di Venezia incassa, pronto alla reazione già la settimana prossima con un nuovo comitato - fotocopia. Ma la prima grana È arrivata a poche ore dal siluro al bilancio: la compagnia Royal Caribbean ha spostato l'home port a Ravenna «per la troppa incertezza» non gestionale, ma «per i crescenti timori in merito alle crociere nella città». Al fianco di Musolino intanto si schiera compatto il Pd («Il governatore Zaia e il sindaco Brugnaro vogliono togliere i soldi ai lavoratori» dice la deputata



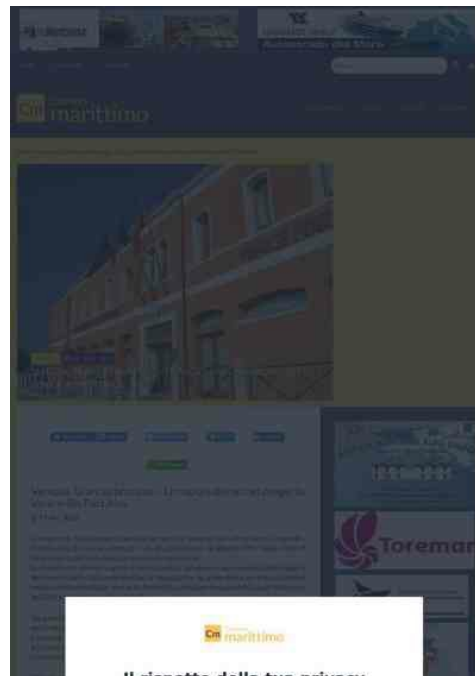
Il Secolo XIX

Venezia

Moretti), Federagenti («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 Amozioni di sfiducia' o da Aprovvedimenti giudiziari"» ha spiega Gian Enzo Duci)e di Assiterminal («Noi terminalisti portuali siamo tra i soggetti maggiormente danneggiati da questo vero e proprio infarto di sistema, che si traduce in sempre maggiore difficoltà decisionale da parte delle Authority» spiega Luca Becce). Mentre Zaia attacca: «Le motivazioni non sono campate in aria. E mi sembra esagerato sostenere che questa mancata approvazione del bilancio mette in discussione la cassa integrazione per i lavoratori portuali».

Venezia, bilancio bocciato - Le ragioni del no nel progetto Venice-Ro.Port.Mos

19 Jun, 2020 I componenti del Comitato di gestione del porto di Venezia, Maria Rosa Anna Campitelli e Fabrizio Giri, che hanno votato per il no all'approvazione del Bilancio 2019 dell'Autorità di Sistema portuale, in una nota chiariscono le motivazioni. La vicenda non avrebbe ragioni di natura politica, spiegano i rappresentanti della Regione del Veneto e della Città metropolitana di Venezia, ma riguarderebbe il contributo pubblico erogato dall'Authority alla Venice.Ro.Port.MOS, società partecipata dal Gruppo Mantovani, nel 2018 e successivamente nel 2019. "La questione che ha portato al voto contrario al Rendiconto dell'esercizio finanziario 2019 nel Comitato di gestione del Porto di oggi è nata il 27 luglio 2018." - scrivono nella nota Campitelli e Giri - "Proprio in quel giorno, 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 impegnavano 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. In questi due anni 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" - concludono i rappresentanti della Regione Veneto e della Città metropolitana di Venezia - "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".



Caso Venezia, Bilancio bocciato - Duci a fianco di Musolino: 8 porti su 15 nel frullatore di sfiducia o inchieste

19 Jun, 2020 VENEZIA - A due settimane di distanza dall' altro caso che ha trascinato l' altro presidente di Authority, Zeno d' Agostino, nella bufera dei ricorsi al Tar, con il conseguente commissariamento del **porto** di **Trieste**, adesso è scoppiata questa ultima bomba sul **porto** di Venezia, che potrebbe fa giungere ad un ulteriore commissariamento di un altro **porto** dell' Adriatico, quello di Venezia. La bocciatura del Bilancio consuntivo del 2019 dell' Autorità di Sistema portuale di Venezia , è arrivata come un fulmine a ciel sereno durante il Comitato di Gestione del **Porto** , in seguito alle dichiarazioni di voto contrario dei rappresentanti della Regione del Veneto e della Città metropolitana di Venezia , Maria Rosa Anna Campitelli e Fabrizio Giri . Un Comitato di gestione "di fuoco" «c he avrà conseguenze gravissime per tutto il cluster marittimo di Venezia e Chioggia già provato dalle ricadute negative della pandemia e della conseguente incertezza economica a livello globale» ha dichiarato il presidente dell' AdSP Pino Musolino durante la conferenza stampa convocata di tutta fretta immediatamente dopo la conclusione della riunione. Le dichiarazioni di voto contrario sono «uguali, copia incolla parola

per parola» e « fanno allusioni a presunte fumosità » il voto contrario non avrebbe giustificazioni «non è stato motivato e va a bloccare le attività del **porto**» - «Le uniche osservazioni non sono pertinenti o articolate e una parte della dichiarazione di voto addirittura esprime la non necessità di spiegare l' accaduto»- Ha spiegato così il presidente - « Nelle dichiarazioni di voto si legge che non si ritiene utile dettagliare i motivi che portano a espressione di voto non favorevole » - specifica il presidente Musolino- « 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 'Rilancio Italia'. E' una cosa che ha dell' incredibile». «Noi abbiamo presentato un bilancio perfettamente in salute, perfettamente regolare vistato dai Revisori dei conti che sono nminati dal ministero dell' economia e delle finanze e dal MIt. Un bilancio che presenta un avanzo di 26,2 milioni di euro, e un risultato di bilancio definitivo di 10,5 milioni di euroin attivo. Sono estremamente sereno.» - «Il bilancio è inequivocabilmente buono - ha concluso - dopo tre anni e mezzo di mia gestione con risultati di traffici molto buoni». Non si colpisce me, ma i lavoratori «Così non colpiscono me ma l' economia di Venezia» commenta 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». Tempestive le dichiarazioni di Gian Enzo Duci presidente di Federagenti: «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 ». Nelle dichiarazioni Federagenti sottolinea le « 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 - continua Gian Enzo 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



Corriere Marittimo

Venezia

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'- conclude il presidente di Federagenti - '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'.

Intervista / Santi: Venezia, porto a rischio paralisi - Ve.Ro.Port.Mos cosa vecchia, doveva essere già acclarata

19 Jun, 2020 Parla Alessandro Santi, vice presidente di Federagenti e presidente di Assagenti Veneto - "I porti rischiano la paralisi in questi continui problemi per situazioni che si sovrappongono all' operatività. Venezia che ha già grosse difficoltà, l' escavo dei canali le Grandi navi" - "c' è il rischio che in questo momento il porto si congeli". Lucia Nappi VENEZIA - 'Siamo stati tutti spiazzati, un problema sul bilancio non ce lo aspettavamo, anche noi come Organismo di Partenariato avevamo dato un parere favorevole sul Bilancio, il giorno prima del Comitato di Gestione, e ci sembrava a posto'. Queste le parole Alessandro Santi, vice presidente degli agenti marittimi nazionali (Federagenti) e presidente Assagenti Veneto, con Corriere marittimo. La vicenda è quella della bocciatura del bilancio 2019 dell' AdSP di Venezia , avvenuta ieri mattina, da parte di due rappresentanti del Comitato di Gestione, Avvenimento che, a due settimane di distanza dal caso D' Agostino, nel porto di Trieste, mette nuovamente nello sconcerto la portualità italiana. " A fronte di un bilancio che presenta un avanzo di oltre 26 milioni di euro, e un risultato di bilancio definitivo di 10,5 milioni di euro in attivo '. Questo veniva spiegato,

ieri, in conferenza stampa subito dopo la riunione del Comitato di gestione dal presidente dell' Authority, Pino Musolino, che si dichiarava "sereno", in merito alla vicenda, ma "preoccupato perchè la questione rischia di paralizzare il porto e danneggiare i lavoratori", soprattutto nel momento in cui bloccando il rendiconto dell' Authority si fermano tutti i processi, anche quelli previsti dall' articolo 199 del DL Rilancio, che prescrive alle AdSP il supporto ai profili salariali dei lavoratori a integrazione delle paghe. 'Poi il Comitato il giorno dopo ha eccepito' - continua Alessandro Santi - ' ma su cose vecchie sulle quali avevamo già espresso parere , si parla di questa progetto Ve.Ro.Port.Mos con Mantovani , una situazione che a parere nostro doveva essere acclarata e che invece non lo era stata . Secondo quanto ho letto nelle dichiarazioni fornite" - Santi si riferisce alla nota diffusa dai due rappresentanti del Comitato di Gestione, che hanno votato il no - "sembra che ci sia una posizione del presidente in difesa del progetto Ve.Ro.Port.Mos che, evidentemente, non è chiara. Ma, come Organismo di Partnariato, informazioni su questo non ne abbiamo, è una cosa che non passa per l' Organismo'. Infatti secondo quanto scritto nella nota diffusa da Maria Rosa Anna Campitelli e Fabrizio Giri , che hanno votato contro l' approvazione del Bilancio, le motivazioni riguarderebbe il contributo pubblico erogato dall' Authority alla Venice.Ro.Port.MOS, società partecipata dal Gruppo Mantovani. 'La nostra preoccupazione - prosegue il presidente degli agenti marittimi del Veneto - come già detto da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, i porti rischiano la paralisi in questi continui problemi per situazioni che si sovrappongono all' operatività. Venezia che ha già grosse difficoltà, l' escavo dei canali, le Grandi navi, contavamo prima della fine del mandato del presidente di riuscire ad incastonare un po' di cos e, invece c' è il rischio che il porto si congeli, si paralizzi. 'La partita su Mantovani, secondo le dichiarazione dei due rappresentanti del Comitato, si tratta di una cosa fatta probabilmente nel 2017 secondo la quale il presidente non avrebbe chiarito nell' ambito del Comitato di gestione. L' anno scorso in realta il bilancio non è stato approvato da loro perchè non si sono presentati alla votazione, e che si porta avanti come strascico degli ultimi due anni. Purtroppo se ci sono dei vulnus non risolti poi rischiano di andare contro l' operatività del porto '. Prioritario in questo momento, ribadisce Alessandro Santi - " si deve deliberare per la questione del' articolo 17, c' è la possibilità di dare un aiuto ai concessionari, a fronte di un



Bilancio sano come risulta, perchè è effettivamente un bilancio sano . Se si ferma tutto per problemi legittimi è giusto approfondire



Corriere Marittimo

Venezia

i problemi legittimi, ma il **porto** deve andare avanti. Noi siamo preoccupati" - il riferimento è al DL Rilancio con il quale le AdSP hanno facoltà di intervenire sul lavoro portuale con integrazione alle paghe . "Nella riunione di partenariato il giorno prima" - conclude pertanto il vice presidente di Federagenti - "abbiamo votato tutti, tranne il sindacalista della Uil ma per altri motivi, il giorno dopo ci accorgiamo che ci sono dei vulnus che vanno avanti da 2-3 anni, questo è un problema, la comunità non è allineata. '

INFRASTRUTTURE

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

I conti vanno approvati entro il 30 giugno, dopo di che potrebbe intervenire il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli

ALBERTO ZORZI

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. 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 in giardino contro i ». 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 scatena 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 potrebbe generare delle criticità».

Federagenti: Duci, anche Venezia nella lista dei porti sotto scacco. 8 porti su 15 sono entrati nel frullatore di sfiducia o di inchieste

(FERPRESS) - Roma, 19 GIU - "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".



Il Nautilus

Venezia

PORTO DI VENEZIA: IL PRESIDENTE MUSOLINO INTERVIENE SULLA MANCATA APPROVAZIONE DEL RENDICONTO 2019

Venezia -Le argomentazioni prodotte da entrambi i componenti per esprimere il loro voto contrario al Rendiconto Finanziario 2019 sono assolutamente prive di fondamento dato che la procedura del riequilibrio del PEF della società Venice Ro Port MoS si è definitivamente conclusa, con un voto favorevole, nella seduta del Comitato di Gestione del 20 gennaio 2020, con delibera numero 1/2020. È quindi fattuale che tale argomento non possa essere utilizzato come motivazione valida per una votazione negativa di un Consuntivo di Bilancio che, con il riequilibrio del PEF, non ha nulla a che vedere. Peraltro, in piena trasparenza, l'intera documentazione, comprensiva dei pareri di Nars e Avvocatura dello Stato, è stata messa a disposizione dei membri del Comitato e discussa, sia in incontri istruttori (documentabili), sia in sedute ufficiali di Comitato, a far data dal Luglio 2018. A questo proposito, preme richiamare che sia al presidente della Regione, con nota prot. 950/2019 comprensiva di 6 allegati tecnici e nota prot. 10855/2019, che al Sindaco Metropolitano, con nota prot. 949/2019 con 6 allegati tecnici e nota prot. 10856/2019 sono stati forniti puntuali aggiornamenti e piena disponibilità

di tutte le informazioni e tutto il percorso tecnico-amministrativo seguito e sviluppato. Inoltre analoga informativa è stata inviata anche all' Assessore Regionale ai Trasporti prot. 11112/2019, con 6 allegati tecnici. I componenti Giri e Campitelli potrebbero aver avuto ragione ad esprimere negativamente, qualora il Bilancio avesse presentato sofferenze o disequilibri che invece i numeri non rilevano. Al contrario, il Rendiconto porta un attivo che supera i 26 milioni di euro e un utile di oltre 11 milioni, solo per citare i parametri più significativi. Il parere negativo quindi non fermerà un iter già concluso - quello del riequilibrio del PEF di Fusina -, non comporterà alcun beneficio alla comunità portuale ma avrà invece come riflesso immediato quello di stroncare la possibilità, da parte dell' Ente che presiede, di erogare, a sostegno delle categorie più colpite, le cifre previste dal DL Rilancio Italia - per una capienza di 6 milioni di euro che AdSP ha nelle sue disponibilità. Tali misure integrano, non sostituiscono la cassa integrazione che è cosa ben diversa ed è erogata da altri Enti - e sono rivolte a lavoratori e imprese. Allo sconcerto di non poter sostenere lavoratori e imprese poi, si unisce la mia personale amarezza nel vedere, nelle dichiarazioni di voto, riportate nero su bianco presunte 'difficoltà nel ricevere le informazioni essenziali per le decisioni sottoposte all' attenzione dei componenti del Comitato'. Un' affermazione non veritiera - il Comitato è stato convocato formalmente il 26 maggio, la documentazione è stata messa a disposizione dei componenti l' 8 giugno, dieci giorni prima della seduta e non sono mai, né per iscritto né verbalmente né in ogni altra forma, pervenute richieste di chiarimenti da parte di Giri e Campitelli - e offensiva per la professionalità e la dedizione dimostrata sempre dai dipendenti dell' Ente che, anche in piena emergenza sanitaria, sono sempre stati al loro posto di lavoro, in sede o in remoto, e hanno offerto pieno sostegno alla comunità portuale; comunità portuale che ha bisogno di sostegno e per questo intendo riconvocare il Comitato di Gestione e chiudere finalmente una vicenda francamente assurda. Qualora dovesse mancare la volontà e la disponibilità a prendere parte ad una prossima seduta intendo rivolgermi alle Istituzioni competenti per ristabilire la verità, amministrativa ma anche storica. Un bilancio approvato a pieni voti e senza osservazioni, così come quelli precedenti da me presentati, dal Collegio dei Revisori dei conti e dai Ministeri competenti, non può essere cestinato per motivi altri rispetto alla propria regolarità tecnica e contabile'.



CRONOLOGIA ESSENZIALE RELATIVA ALLE RIUNIONI IN CUI E' STATO TRATTATO IL TEMA RIEQUILIBRIO
VENICE RO PORT MOS 27 luglio 2018 nel corso del Comitato di gestione, in relazione al primo elenco di variazione
al bilancio,



Il Nautilus

Venezia

si discute dell' appostamento a bilancio delle somme per il riequilibrio del project financing del terminal Fusina e si descrive con puntualità quale sarebbe stato il contenuto del verbale di accordo che si sarebbe proceduto a sottoscrivere. 27 luglio 2018 pomeriggio: sottoscrizione del verbale di accordo di revisione del piano economico finanziario. Il comma 2 dell' art. 2 del verbale prevede il pagamento di 2 milioni a titolo di anticipazione del contributo del concedente entro 15 gg. dalla sottoscrizione dell' accordo, previa presentazione di idonea garanzia fideiussoria. L' accordo è sottoposto a condizione risolutiva consistente nell' approvazione da parte del DIPE e del Comitato di gestione. 31 luglio 2018: la Concessionaria ha rilasciato idonea polizza fideiussoria a garanzia dei 2 milioni di anticipati da AdSPMAS. 06 agosto 2018: decretazione n. 431/2018 - impegno di spesa ed autorizzazione al versamento di 2.000.000,00 a titolo di anticipazione del contributo pubblico ex art. 143 D.Lgs. 163/2006, previsto all' art. 2 del verbale di accordo sottoscritto in data 27.07.2018 tra AdSPMAS e Ve Ro. Port. Mos per la revisione del Piano Economico Finanziario. 29 settembre 2018: richiesta integrazione da parte dell' Ing. Campitelli al verbale del 27/7/2018 per richiedere oltre al parere DIPE il parere dell' ANAC sulla procedura di project financing. Il verbale è stato integrato. 29 ottobre 2018: incontro (pre-comitato) per vedere documentazioni. 7 novembre 2018: pubblicazione in Amministrazione Trasparente della decretazione n. 431/2018. 8 novembre 2018: esame documentazione con componenti Comitato e Legali. 14 novembre 2018: viene creata la cartella di scambio nell' area riservata dei componenti del Comitato con tutta la documentazione relativa alla procedura di revisione del PEF. 15 novembre 2018: trasmissione via WeTransfer ad ing. Campitelli e dott. Zanin di tutta la documentazione relativa alla procedura di revisione del PEF. La documentazione è stata scaricata dai destinatari il giorno medesimo. 29 novembre 2018: Il Comitato di gestione approva la seconda variazione al bilancio facendo inserire nel verbale la precisazione che "l' eventuale approvazione della revisione del PEF debba essere affrontata dal Comitato in una seduta successiva, dopo che da parte dell' Autorità di Sistema Portuale saranno stati fatti ed acquisiti tutti gli approfondimenti giuridici ed economici necessari". 14 dicembre 2018 nel corso della seduta vengono illustrati al Comitato di gestione i vari pareri acquisiti dal DIPE, dall' Avv. Lombardo, dall' Avv. Distrettuale e dalla Prof.ssa Vecchi sull' analisi economico finanziaria del PEF. E' stata illustrata anche la Due Diligence Tecnica dell' Ing. Pasqualon sul Terminal Autostrade del Mare Piattaforma Logistica di Fusina. 10 gennaio 2019 incontro con Avv. Lombardo, prof.ssa Vecchi e legali Regione e Città metropolitana per definizione atto aggiuntivo concessione Venice Ro Port MOs 11 gennaio 2019 incontro con Componenti del Comitato 21 gennaio 2019: lettere informative al Presidente Zaia ed al Sindaco della Città Metropolitana Brugnarò in relazione alla procedura di revisione del PEF. 6 febbraio 2019 il Comitato tratta il tema del riequilibrio del PEF proponendo un' analisi comparativa dei tre scenari possibili sul project financing. 26 febbraio 2019 incontro con i legali della regione e della Città metropolitana. SEDUTE COMITATO DI GESTIONE Il comitato di gestione ha deliberato il riequilibrio della società Venice Ro Port Mos in data 20.01.2020. Il tema è stato trattato nel corso dei seguenti Comitati di gestione: 16.12.2019 25.07.2019 (chiedono stralcio dei 9 mil dal conto del bilancio) 03.07.2019 (nelle varie ed eventuali presidente chiede la disponibilità dei componenti per un incontro tecnico su riequilibrio PEF con Avv. Leone e Prof.ssa Vecchi) 06.02.2019 (anche se inserito nell' odg viene trattato in modo interlocutorio rimandando la votazione ad altra seduta) 14.12.2018 (anche se inserito nell' odg viene trattato in modo interlocutorio rimandando la votazione ad altra seduta. Viene illustrato il parere redatto dalla Prof.ssa Vecchi) 27.07.2018 (si discute del PEF nel corso della prima variazione del bilancio) 22.05.2018 (Campitelli chiede che venga sottoposto al CdG il parere che sarà emesso dal DIPE e che il comitato venga informato sull' azione che intende intraprendere l' Autorità per gestire la situazione della società) PARERI TECNICI In ordine alla richiesta del Comitato di Gestione di predisporre pareri tecnici, economici e giuridici a supporto dell' operazione di riequilibrio del PEF, si precisa che il verbale di accordo del 27.07.2018 è già stato sottoposto ai pareri di: Dipartimento Interministeriale di

Programmazione Economica; Avvocatura Distrettuale dello Stato; Prof. Avv. Massimiliano Lombardo (esperto legale in infrastrutture pubbliche); Prof.ssa Veronica Vecchi (docente dell' Università Bocconi di Milano, esperta in operazioni di partenariato pubblico privato); Prof.ssa Avv. Velia Leone (docente dell' Università Bocconi di Milano, esperta in operazioni di partenariato pubblico privato); Due Diligence tecnica elaborata dallo studio



Il Nautilus

Venezia

GP Engineering dell' Ing. Gianluca Pasqualon. Tutti i soggetti sopra citati hanno evidenziato non solo la legittimità e sostenibilità economico-giuridica dell' operazione (di revisione), ma anche e soprattutto l' opportunità di concluderla quanto prima, al fine di meglio garantire la tutela ed il perseguimento del pubblico interesse, anche evitando l' esposizione a gravi danni economici per l' erario dello Stato.

Porto di Venezia, bocciato il bilancio 2019 nonostante l' utile di 25 milioni. Zaia: "Mossa per cambiare presidente voluto dal Pd? Falso"

Per motivare il no di Regione e Città Metropolitana al consuntivo con avanzo positivo, molti vedono una strategia politica: al posto di Musolino (in quota dem) arriverebbe l' ex numero uno dello scalo di Trieste D' Agostino. Ipotesi - e dietrologie - smentite dal governatore e dal sindaco Brugnaro. Il Partito democratico chiede di rivedere la scelta: "Azione scellerata"

A Trieste , dal sindaco al presidente del Friuli , dai sindacati, ai camalli , ai partiti politici tutti hanno difeso qualche giorno fa Zeno D' Agostino , il presidente del Porto fatto decadere per inconferibilità dell' incarico da una decisione dell' **Autorità** Nazionale Anticorruzione. A Venezia la Regione Veneto e la Città Metropolitana, capeggiata dal sindaco di Venezia Luigi Brugnaro , bocciano in modo clamoroso il bilancio consuntivo 2019 , pur con un avanzo di 25 milioni di euro, dando il via a una stagione di instabilità , se non addirittura di ingestibilità. Una bocciatura di natura politica, più che tecnica, o perlomeno dai contorni sfumati , mentre si intrecciano le voci del possibile arrivo a Venezia proprio di D' Agostino. Eppure, sia il governatore Luca Zaia , che il sindaco lagunare cadono dalle nuvole rimandando all' autonomia decisionale dei loro rappresentanti nel Comitato di gestione. "Non cercate dietrologie , regie, perché non ce ne sono" ha detto Zaia. Eppure lo scossone è forte, anche perché Pino Musolino , 39 anni, fu voluto al vertice dell' **Autorità Portuale** Veneziana all' inizio del 2017 dal Pd , quando ministro dei Trasporti era Graziano Delrio . Lo scalo veneziano ha un ruolo strategico non solo sulle attività commerciali e marittime in Alto Adriatico , ma anche sul flusso di Grandi Navi e sulle bonifiche di Porto Marghera . "La decisione non ha giustificazioni. Il voto contrario non è stato motivato, e va a bloccare l' attività del porto" ha dichiarato Musolino . "Le uniche osservazioni non sono pertinenti o articolate, e una parte della dichiarazione di voto addirittura esprime la non necessità di spiegare l' accaduto . Si tratta di un fatto devastante perché diventa impossibile utilizzare gli avanzi di amministrazione per distribuire fondi ai lavoratori portuali e alle imprese come stabilito dal decreto 'Rilancio Italia'. È una cosa che ha dell' incredibile". Brugnaro e Zaia hanno rimandato la palla ai loro rappresentanti . Il sindaco: "Sono fortemente convinto che la decisione di Fabrizio Giri , rappresentante della Città Metropolitana e stimato professionista, sia stata presa dopo una attenta analisi del documento di bilancio. Una decisione presa in coscienza e puntualmente motivata". Zaia ha negato grandi manovre per portare a Venezia l' ex presidente triestino . "D' Agostino io non lo conosco. Mi dicono tutti che è un bravo professionista , ma non c' entra nulla con il bilancio del Porto di Venezia. Se il rappresentante della Regione, l' ingegner Maria Rosaria Campitelli ha ritenuto di non dare il suo assenso, spero lo abbia motivato e abbia lasciato una memoria . Se i bilanci stanno in piedi si votano, se non stanno in piedi non si votano. Aveva comunicato la sua intenzione all' assessore, non si fa condizionare , ha votato secondo coscienza ". Giri e Campitelli, in una nota spiegano che la causa va cercata in un finanziamento a una società partecipata dalla Mantovani. "La questione è nata il 27 luglio 2018, 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** si impegnavano 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 abbiamo rappresentato al presidente in forma dettagliata e per iscritto, le perplessità sull' iter procedurale, proprio per tutelare tutta la comunità



portuale , senza mai avere alcuna minima apertura". I senatori del Pd Andrea Ferrazzi e Vincenzo D' Arienzo parlano di "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".

Sostieni ilfattoquotidiano.it: mai come in questo momento abbiamo bisogno di te . In queste settimane di pandemia noi giornalisti, se facciamo con coscienza il nostro lavoro, svolgiamo un servizio pubblico. Anche per questo ogni giorno qui a ilfattoquotidiano.it siamo orgogliosi di offrire gratuitamente a tutti i cittadini centinaia di nuovi contenuti: notizie, approfondimenti esclusivi, interviste agli esperti, inchieste, video e tanto altro. Tutto questo lavoro però ha un grande costo economico. La pubblicità, in un periodo in cui l' economia è ferma, offre dei ricavi limitati. Non in linea con il boom di accessi. Per questo chiedo a chi legge queste righe di sostenerci. Di darci un contributo minimo, pari al prezzo di un cappuccino alla settimana, fondamentale per il nostro lavoro. Diventate utenti sostenitori cliccando qui .

Grazie Peter Gomez GRAZIE PER AVER GIÀ LETTO XX ARTICOLI QUESTO MESE. Ora però siamo noi ad aver bisogno di te. Perché il nostro lavoro ha un costo. Noi siamo orgogliosi di poter offrire gratuitamente a tutti i cittadini centinaia di nuovi contenuti ogni giorno. Ma la pubblicità, in un periodo in cui l' economia è ferma, offre ricavi limitati. Non in linea con il boom accessi a ilfattoquotidiano.it. Per questo ti chiedo di sostenerci, con un contributo minimo, pari al prezzo di un cappuccino alla settimana. Una piccola somma ma fondamentale per il nostro lavoro. Dacci una mano! Diventa utente sostenitore! Con riconoscenza Peter Gomez Sostieni adesso Luca Zaia Luigi Brugnaro Regione Veneto Venezia Articolo Precedente Regeni, Conte: "Italia primo partner di armi dell' Egitto? La geopolitica è più complessa. Risultati si avranno intensificando il dialogo" Articolo Successivo Decreto Elezioni, la fiducia "bis" è regolare: 158 sì. Centrodestra assente in blocco. Casellati: "Mi scuso, errore non imputabile a nessuno"

Informazioni Marittime

Venezia

Duci (Federagenti): "Anche Venezia nella lista dei porti nel mirino"

Il presidente degli agenti marittimi segnala con preoccupazione che "già 8 scali su 15 sono entrati nel frullatore di sfiducia o di inchieste giudiziarie"

Tra mozioni di sfiducia e provvedimenti giudiziari, riuscirà qualcuno fra i 15 presidenti dei porti italiani, sedi di Autorità di Sistema Portuale, a concludere il suo mandato? Se lo chiede (e non scherza) Gian Enzo Duci, presidente della Federazione italiana agenti marittimi, secondo il quale 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 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".



Un 'siluro' contro il porto di Venezia

Musolino: voto contrario ad un bilancio con un avanzo di oltre 26 milioni!

Veziro Benetti

VENEZIA Un siluro contro il porto! Pino Musolino presidente dell'AdSp del mar Adriatico settentrionale non riesce ancora a capire come si può non votare un bilancio che ha oltre 26 milioni di avanzo e un attivo di oltre 10 milioni. Nessun porto, o almeno la maggior parte, dice il presidente non ha questi risultati eppure i bilanci vengono approvati. Il presidente della regione ha sempre sottolineato che quando i conti sono in attivo i lavori devono proseguire nell'interesse della comunità. Purtroppo il no senza motivazioni di un paio di consiglieri non ci permette nemmeno di dare lo stipendio ai lavoratori e di pagare le aziende, che tengo a sottolineare hanno sempre lavorato anche in questo momento di grave crisi. Da quando ho avuto l'onore di essere nominato presidente ho investito in porto oltre 200 milioni, ero pronto ad iniziare nuovi lavori con l'avanzo di bilancio, ma mi hanno bloccato sul nascere. Si può ancora lavorare in Italia nel settore portuale? Siamo nel mirino. Otto presidenti su 15 sono entrati nel frullatore di sfiducia. E pensare che i porti sono di importanza strategica per il Paese. Guardate cosa è successo a Zeno D'Agostino. Anni di perfetto lavoro e nel giro di poche ore destituito dall'incarico. Si può proseguire con questo sistema?. Ora mi diranno cosa devo fare, il sottoscritto è a conoscenza di cosa fare da subito, ma soprattutto cosa diranno a lavoratori e imprese che non possono ricevere né stipendi né vedere pagate le loro spettanze.



Intervento di Musolino sul Rendiconto

'Le argomentazioni prodotte per esprimere il voto contrario al Rendiconto 2019 sono prive di fondamento

Veziro Benetti

VENEZIA Un intervento di Musolino sulla mancata approvazione del rendiconto non poteva mancare. Le argomentazioni prodotte da entrambi i componenti per esprimere il loro voto contrario al Rendiconto Finanziario 2019 sono assolutamente prive di fondamento dato che la procedura del riequilibrio del Pef della società Venice Ro Port MoS si è definitivamente conclusa, con un voto favorevole, nella seduta del Comitato di Gestione del 20 Gennaio scorso, con delibera numero 1/2020. È quindi fattuale che tale argomento non possa essere utilizzato come motivazione valida per una votazione negativa di un Consuntivo di Bilancio che, con il riequilibrio del Pef, non ha nulla a che vedere. Peraltro, in piena trasparenza, l'intera documentazione, comprensiva dei pareri di Nars e Avvocatura dello Stato, è stata messa a disposizione dei membri del Comitato e discussa, sia in incontri istruttori (documentabili), sia in sedute ufficiali di Comitato, a far data dal Luglio 2018. A questo proposito, continua Musolino, preme richiamare che sia al presidente della Regione, con nota prot. 950/2019 comprensiva di 6 allegati tecnici e nota prot. 10855/2019, che al sindaco metropolitano, con nota prot. 949/2019 con 6 allegati tecnici e nota prot. 10856/2019 sono stati forniti puntuali aggiornamenti e piena disponibilità di tutte le informazioni e tutto il percorso tecnico-amministrativo seguito e sviluppato. Inoltre analoga informativa è stata inviata anche all'attenzione dell'Assessore Regionale ai Trasporti prot. 11112/2019, con 6 allegati tecnici. I componenti Giri e Campitelli potrebbero aver avuto ragione ad esprimersi negativamente, qualora il Bilancio avesse presentato sofferenze o disequilibri che invece i numeri non rilevano. Al contrario, il Rendiconto porta un attivo che supera i 26 milioni di euro e un utile di oltre 11 milioni, solo per citare i parametri più significativi. Il parere negativo quindi non fermerà un iter già concluso quello del riequilibrio del Pef di Fusina non comporterà alcun beneficio alla comunità portuale ma avrà invece come riflesso immediato quello di stroncare sul nascere la possibilità, da parte dell'Ente che presiedo, di erogare, a sostegno delle categorie più colpite, le cifre previste dal DL Rilancio Italia per una capienza di 6 milioni di euro che **AdSp** ha nelle sue disponibilità. Tali misure integrano, non sostituiscono la cassa integrazione che è cosa ben diversa ed è erogata da altri Enti e sono rivolte a lavoratori e imprese. Allo sconforto di non poter sostenere lavoratori e imprese poi, si unisce la mia personale amarezza nel vedere, nelle dichiarazioni di voto, riportate nero su bianco presunte difficoltà nel ricevere le informazioni essenziali per le decisioni sottoposte all'attenzione dei componenti del Comitato. Un'affermazione non veritiera il Comitato è stato convocato formalmente il 26 Maggio, la documentazione è stata messa a disposizione dei componenti l'8 Giugno, dieci giorni prima della seduta e non sono mai, né per iscritto né verbalmente né in ogni altra forma, pervenute richieste di chiarimenti da parte di Giri e Campitelli e offensiva per la professionalità e la dedizione dimostrata sempre dai dipendenti dell'Ente che, anche in piena emergenza sanitaria, sono sempre stati al loro posto di lavoro, in sede o in remoto, e hanno offerto pieno sostegno alla comunità portuale; comunità portuale che ha bisogno di sostegno e per questo intendo riconvocare il Comitato di Gestione e chiudere finalmente una vicenda francamente assurda. Qualora dovesse mancare la volontà e la disponibilità a prendere parte ad una prossima seduta, conclude Musolino, intendo rivolgermi



alle Istituzioni competenti per ristabilire la verità, amministrativa ma anche storica. Un bilancio approvato a pieni voti e senza osservazioni, così come quelli precedenti da me presentati, dal Collegio dei Revisori dei conti e dai ministeri competenti, non può essere cestinato per motivi altri rispetto alla propria regolarità tecnica



Messaggero Marittimo

Venezia

e contabile.

Porti italiani a rischio ingovernabilità

La vicenda della bocciatura del bilancio della **ADSP** di Venezia da parte del Comitato di Gestione, a causa del voto contrario dei rappresentanti del Comune di Venezia e della Regione Veneto, dopo che lo stesso aveva ottenuto il parere favorevole del Tavolo di Partenariato, nel quale sono rappresentate anche le categorie economiche e sociali coinvolte direttamente nel funzionamento del sistema portuale, induce ad una ulteriore riflessione, riflessione che, spero in questo caso, non resti lettera morta senza provocare alcuna reazione concreta, come purtroppo abbiamo registrato nel caso della decadenza del Presidente D'Agostino. Lanciamo una provocazione poche settimane fa innanzi alla vicenda del Porto di Trieste: tutti i Presidenti di **ADSP** rimettano il proprio mandato nelle mani della Ministro delle Infrastrutture. Questa provocazione, che poteva essere ripresa anche senza compiere l'atto definitivo, è rimasta del tutto inascoltata, a cominciare dalla associazione che rappresenta le istituzioni preposte alla amministrazione della portualità, **Assoporti**. Era una provocazione, ma aveva un fondamento per evidenziare due questioni essenziali che oggi incidono pesantemente in modo negativo sul funzionamento della portualità italiana: 1. La totale inapplicabilità della filosofia sottesa al Piano Nazionale delle Infrastrutture e della Logistica, che ha guidato l'informazione della riforma della governance inserita nella riforma della 84/94, che produce il mancato funzionamento del tavolo nazionale di coordinamento dei Presidenti **ADSP** e il permanere nella portualità italiana, addirittura aggravandola, di quei fenomeni di localismo e difformità applicativa delle stesse norme, ora addirittura all'interno della stessa **ADSP**; 2. La crescente incertezza di quadro istituzionale, con una chiara e semplice definizione delle istituzioni preposte al controllo delle attività delle **ADSP** e dei loro organi istituzionali, Presidenti e Segretari Generali in primis. La vicenda triestina, la ormai stucchevole querelle sulle attribuzioni in tema di concessioni portuali alla ART, sono lì a dimostrare che mentre si continua a parlare di semplificazioni, gli atti procedono in direzione ostinata e contraria. A tutto ciò la vicenda veneziana aggiunge un altro tema, che noi terminalisti segnaliamo come possibile criticità al momento del varo della riforma: il ruolo crescente e determinante della politica LOCALE nel processo decisionale delle **ADSP**, rappresentato dal peso preponderante delle istituzioni LOCALI nei comitati di gestione. Il combinato di tutto ciò rende il sistema sempre più ingessato e ingovernabile. Senza che dal MIT si levi una voce o si oda di una iniziativa. Noi terminalisti portuali siamo tra i soggetti maggiormente danneggiati da questo vero e proprio infarto di sistema, che si traduce in sempre maggiore difficoltà decisionale da parte delle **ADSP**. Occorre uno scatto di orgoglio dell'intero sistema. Ribadiamo qui la necessità non più differibile di una iniziativa congiunta di tutti gli attori del sistema per denunciare questa situazione e rivendicare QUI E ORA l'attivazione piena e continuativa delle funzioni di governo e coordinamento previste dalla riforma Del Rio; un processo di vera semplificazione con la chiara definizione delle funzioni delle istituzioni preposte all'indirizzo e al controllo delle funzioni di governo delle **ADSP**, con l'esclusione della ART da tale ruolo.

Focus Interventi Interviste News: Expo 2019 Osservatorio Europeo

Focus Interventi Interviste News: Expo 2019 Osservatorio Europeo

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Lo sfogo di Luca Becce
Porti italiani a rischio ingovernabilità

di Redazione Port News

La vicenda della bocciatura del bilancio della ADSP di Venezia da parte del Comitato di Gestione, a causa del voto contrario dei rappresentanti del Comune di Venezia e della Regione Veneto, dopo che lo stesso aveva ottenuto il parere favorevole del Tavolo di Partenariato, nel quale sono rappresentate anche le categorie economiche e sociali coinvolte direttamente nel funzionamento del sistema portuale, induce ad una ulteriore riflessione, riflessione che, spero in questo caso, non resti lettera morta senza provocare alcuna reazione concreta, come purtroppo abbiamo registrato nel caso della decadenza del Presidente D'Agostino. Lanciamo una provocazione poche settimane fa innanzi alla vicenda del Porto di Trieste: tutti i Presidenti di ADSP rimettano il proprio mandato nelle mani della Ministro delle Infrastrutture. Questa provocazione, che poteva essere ripresa anche senza compiere l'atto definitivo, è rimasta del tutto inascoltata, a cominciare dalla associazione che rappresenta le istituzioni preposte alla amministrazione della portualità, Assoporti. Era una provocazione, ma aveva un fondamento per evidenziare due questioni essenziali che oggi incidono pesantemente in modo negativo sul funzionamento della portualità italiana: 1. La totale inapplicabilità della filosofia sottesa al Piano Nazionale delle Infrastrutture e della Logistica, che ha guidato l'informazione della riforma della governance inserita nella riforma della 84/94, che produce il mancato funzionamento del tavolo nazionale di coordinamento dei Presidenti ADSP e il permanere nella portualità italiana, addirittura aggravandola, di quei fenomeni di localismo e difformità applicativa delle stesse norme, ora addirittura all'interno della stessa ADSP; 2. La crescente incertezza di quadro istituzionale, con una chiara e semplice definizione delle istituzioni preposte al controllo delle attività delle ADSP e dei loro organi istituzionali, Presidenti e Segretari Generali in primis. La vicenda triestina, la ormai stucchevole querelle sulle attribuzioni in tema di concessioni portuali alla ART, sono lì a dimostrare che mentre si continua a parlare di semplificazioni, gli atti procedono in direzione ostinata e contraria. A tutto ciò la vicenda veneziana aggiunge un altro tema, che noi terminalisti segnaliamo come possibile criticità al momento del varo della riforma: il ruolo crescente e determinante della politica LOCALE nel processo decisionale delle ADSP, rappresentato dal peso preponderante delle istituzioni LOCALI nei comitati di gestione. Il combinato di tutto ciò rende il sistema sempre più ingessato e ingovernabile. Senza che dal MIT si levi una voce o si oda di una iniziativa. Noi terminalisti portuali siamo tra i soggetti maggiormente danneggiati da questo vero e proprio infarto di sistema, che si traduce in sempre maggiore difficoltà decisionale da parte delle ADSP. Occorre uno scatto di orgoglio dell'intero sistema. Ribadiamo qui la necessità non più differibile di una iniziativa congiunta di tutti gli attori del sistema per denunciare questa situazione e rivendicare QUI E ORA l'attivazione piena e continuativa delle funzioni di governo e coordinamento previste dalla riforma Del Rio; un processo di vera semplificazione con la chiara definizione delle funzioni delle istituzioni preposte all'indirizzo e al controllo delle funzioni di governo delle ADSP, con l'esclusione della ART da tale ruolo.

2. La crescente incertezza di quadro istituzionale, con una chiara e semplice definizione delle istituzioni preposte al controllo delle attività delle ADSP e dei loro organi istituzionali, Presidenti e Segretari Generali in primis. La vicenda triestina, la ormai stucchevole querelle sulle attribuzioni in tema di concessioni portuali alla ART, sono lì a dimostrare che mentre si continua a parlare di semplificazioni, gli atti procedono in direzione ostinata e contraria. A tutto ciò la vicenda veneziana aggiunge un altro tema, che noi terminalisti segnaliamo come possibile criticità al momento del varo della riforma: il ruolo crescente e determinante della politica LOCALE nel processo decisionale delle ADSP, rappresentato dal peso preponderante delle istituzioni LOCALI nei comitati di gestione. Il combinato di tutto ciò rende il sistema sempre più ingessato e ingovernabile. Senza che dal MIT si levi una voce o si oda di una iniziativa. Noi terminalisti portuali siamo tra i soggetti maggiormente danneggiati da questo vero e proprio infarto di sistema, che si traduce in sempre maggiore difficoltà decisionale da parte delle ADSP. Occorre uno scatto di orgoglio dell'intero sistema. Ribadiamo qui la necessità non più differibile di una iniziativa congiunta di tutti gli attori del sistema per denunciare questa situazione e rivendicare QUI E ORA l'attivazione piena e continuativa delle funzioni di governo e coordinamento previste dalla riforma Del Rio; un processo di vera semplificazione con la chiara definizione delle funzioni delle istituzioni preposte all'indirizzo e al controllo delle funzioni di governo delle ADSP, con l'esclusione della ART da tale ruolo.

Infrastrutture:
 Innovazione tecnologica internet of things Lavoro portuale Logistica Portuale
 Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Trieste Riforma portuale Riforma Liquide Refuel Solido Servizio tecnico-nautico Shipping sicurezza Siste di Livorno Terminali portuali Traffici marittimi

Federagenti: "Anche Venezia tra i porti sotto scacco"

GAM EDITORI

19 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".



Musolino (AdSP Venezia) riconvoca a breve un altro comitato per votare l'approvazione del bilancio

Non ha tardato ad arrivare anche la replica del presidente della port authority veneta, Pino Musolino, alle spiegazioni i due componenti del comitato di gestione in rappresentanza di Regione Veneto e Città di Venezia, rispettivamente Fabrizio Giri e Maria Rosaria Anna Campitelli, hanno fornito per il parere contrario all'approvazione del bilancio annuale dell'AdSP. Le argomentazioni prodotte da entrambi i componenti per esprimere il loro voto contrario al Rendiconto Finanziario 2019 sono assolutamente prive di fondamento dato che la procedura del riequilibrio del PEF della società Venice Ro Port MoS si è definitivamente conclusa, con un voto favorevole, nella seduta del Comitato di Gestione del 20 gennaio 2020, con delibera numero 1/2020 è scritto in una nota della port authority. È quindi fattuale che tale argomento non possa essere utilizzato come motivazione valida per una votazione negativa di un Consuntivo di Bilancio che, con il riequilibrio del PEF, non ha nulla a che vedere. Peraltro, in piena trasparenza, l'intera documentazione, comprensiva dei pareri di Nars e Avvocatura dello Stato, è stata messa a disposizione dei membri del Comitato e discussa, sia in incontri istruttori (documentabili), sia in sedute ufficiali di Comitato, a far data dal Luglio 2018. Musolino prosegue aggiungendo: Preme richiamare che sia al presidente della Regione, con nota prot. 950/2019 comprensiva di 6 allegati tecnici e nota prot. 10855/2019, che al Sindaco Metropolitano, con nota prot. 949/2019 con 6 allegati tecnici e nota prot. 10856/2019 sono stati forniti puntuali aggiornamenti e piena disponibilità di tutte le informazioni e tutto il percorso tecnico-amministrativo seguito e sviluppato. Inoltre analoga informativa è stata inviata anche all'attenzione dell'Assessore Regionale ai Trasporti prot. 11112/2019, con 6 allegati tecnici. I componenti Giri e Campitelli potrebbero aver avuto ragione ad esprimersi negativamente, qualora il Bilancio avesse presentato sofferenze o disequilibri che invece i numeri non rilevano. Al contrario, il Rendiconto porta un attivo che supera i 26 milioni di euro e un utile di oltre 11 milioni, solo per citare i parametri più significativi. Il parere negativo quindi non fermerà un iter già concluso - quello del riequilibrio del PEF di Fusina -, non comporterà alcun beneficio alla comunità portuale ma avrà invece come riflesso immediato quello di stroncare sul nascere la possibilità, da parte dell'Ente che presiedo, di erogare, a sostegno delle categorie più colpite, le cifre previste dal DL Rilancio Italia - per una capienza di 6 milioni di euro che AdSP ha nelle sue disponibilità. Infine l'annuncio che a breve verrà riconvocato un comitato di gestione per dare la possibilità ai due componenti in rappresentanza di Regione Veneto e Città di Venezia, Giri e Campitelli, di esprimere il loro voto favorevole al bilancio: La comunità portuale ha bisogno di sostegno e per questo intendo riconvocare il Comitato di Gestione e chiudere finalmente una vicenda francamente assurda. Qualora dovesse mancare la volontà e la disponibilità a prendere parte a una prossima seduta intendo rivolgermi alle Istituzioni competenti per ristabilire la verità, amministrativa ma anche storica. Un bilancio approvato a pieni voti e senza osservazioni, così come quelli precedenti da me presentati, dal Collegio dei Revisori dei conti e dai Ministeri competenti, non può essere cestinato per motivi altri rispetto alla propria regolarità tecnica e contabile è la conclusione di Musolino.



Giri e Campitelli spiegano il loro 'no' al bilancio dell'AdSP di Venezia

A spiegare le ragioni per cui hanno deciso di votare contro l'approvazione in Comitato di gestione della bilancio dell'AdSP di Venezia sono stati direttamente i due protagonisti della vicenda sollevata dal presidente Pino Musolino. Maria Rosaria Anna Campitelli e Fabrizio Giri, rispettivamente membro del comitato nominata dalla regione veneto e dal Comune di Venezia, con una nota hanno fatto sapere quanto segue: La questione che ha portato al voto contrario al Rendiconto dell'esercizio finanziario 2019 nel Comitato di gestione del porto di oggi è nata il 27 luglio 2018. Proprio in quel giorno, 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 impegnavano 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. La spiegazione di Giri e di Campitelli prosegue dicendo: 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. La ricostruzione dei fatti e delle motivazioni alla bocciatura del bilancio fornita dai due membri del comitato aggiunge poi: In questi due anni 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. Una spiegazione che non convince Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, che torna a commentare la vicenda dicendo: Ho difficoltà a capire il nesso di causalità: se hanno riscontrato qualcosa di illecito in questa operazione dovevano rivolgersi alla Magistratura, se c'è qualcosa di amministrativamente non corretto dovevano segnalarlo ai Sindaci (che avrebbero potuto segnalarlo alla Corte dei Conti). Così è un voto politico su un tema, il bilancio, che politico non deve essere.



Becce (Assiterminal) sul caso Venezia': Troppo peso alle istituzioni locali nei comitati di gestione

Contributo a cura di Luca Becce * presidente Assiterminal La vicenda della bocciatura del bilancio della **ADSP** di Venezia da parte del Comitato di Gestione , a causa del voto contrario dei rappresentanti del Comune di Venezia e della Regione Veneto, dopo che lo stesso aveva ottenuto il parere favorevole del Tavolo di Partenariato, nel quale sono rappresentate anche le categorie economiche e sociali coinvolte direttamente nel funzionamento del sistema portuale, induce a un'ulteriore riflessione. Riflessione che, spero in questo caso, non resti lettera morta senza provocare alcuna reazione concreta, come purtroppo abbiamo registrato nel caso della decadenza del presidente Zeno D'Agostino. Lanciamo una provocazione poche settimane fa innanzi alla vicenda del Porto di Trieste: tutti i presidenti di **ADSP** rimettano il proprio mandato nelle mani della Ministro delle Infrastrutture. Questa provocazione, che poteva essere ripresa anche senza compiere l'atto definitivo, è rimasta del tutto inascoltata, a cominciare dalla associazione che rappresenta le istituzioni preposte alla amministrazione della portualità, **Assoport**. Era una provocazione, ma aveva un fondamento per evidenziare

due questioni essenziali che oggi incidono pesantemente in modo negativo sul funzionamento della portualità italiana: La totale inapplicabilità della filosofia sottesa al Piano Nazionale delle Infrastrutture e della Logistica, che ha guidato l'informazione della riforma della governance inserita nella riforma della 84/94, che produce il mancato funzionamento del tavolo nazionale di coordinamento dei Presidenti **ADSP** e il permanere nella portualità italiana, addirittura aggravandola, di quei fenomeni di localismo e difformità applicativa delle stesse norme, ora addirittura all'interno della stessa **ADSP**; La crescente incertezza di quadro istituzionale, con una chiara e semplice definizione delle istituzioni preposte al controllo della attività delle **ADSP** e dei loro organi istituzionali, Presidenti e Segretari Generali in primis. La vicenda triestina, la ormai stucchevole querelle sulle attribuzioni in tema di concessioni portuali alla ART, sono lì a dimostrare che mentre si continua a parlare di semplificazioni, gli atti procedono in direzione ostinata e contraria. A tutto ciò la vicenda veneziana aggiunge un altro tema, che noi terminalisti segnaliamo come possibile criticità al momento del varo della riforma: il ruolo crescente e determinante della politica LOCALE nel processo decisionale delle **ADSP**, rappresentato dal peso preponderante delle istituzioni LOCALI nei comitati di gestione. Il combinato di tutto ciò rende il sistema sempre più ingessato e ingovernabile. Senza che dal MIT si levi una voce o si oda di una iniziativa. Noi terminalisti portuali siamo tra i soggetti maggiormente danneggiati da questo vero e proprio infarto di sistema, che si traduce in sempre maggiore difficoltà decisionale da parte delle **ADSP**. Occorre uno scatto di orgoglio dell'intero sistema. Ribadiamo qui la necessità non più differibile di una iniziativa congiunta di tutti gli attori del sistema per denunciare questa situazione e rivendicare QUI E ORA l'attivazione piena e continuativa delle funzioni di governo e coordinamento previste dalla riforma Del Rio; un processo di vera semplificazione con la chiara definizione delle funzioni delle istituzioni preposte all'indirizzo e al controllo delle funzioni di governo delle **ADSP**, con l'esclusione della ART da tale ruolo.



Contributo a cura di Luca Becce *

* presidente Assiterminal

II Secolo XIX

Genova, Voltri

PORTI, LA RIFORMA FALLITA

Un presidente, Zeno D' Agostino, destituito dall' **Autorità** anticorruzione per un' incompatibilità poco più che formale, un altro, Pino Musolino, in bilico dopo la mancata approvazione del bilancio decisa da Regione e Città Metropolitana. Quello che sta succedendo nei due più importanti porti adriatici, Trieste e Venezia, È la dimostrazione pratica di quanto una cattiva politica possa rendere distanti gli obiettivi reali da quelli programmati e, nel caso specifico, sanciti da una legge dello Stato. Stiamo parlando della cosiddetta riforma Delrio, che nell' estate del 2016 aveva messo mano alla legge 84/1984, istitutiva delle **Autorità** portuali, con tre finalità dichiarate: snellire l' attività delle neonate **Autorità** di **sistema** (ridotte da 24 a 15), rendere più autonomi i presidenti e favorire il coordinamento delle pianificazioni dei singoli enti. Scelta obbligata, quest' ultima, dall' allarmante proliferare di progetti infrastrutturali, in troppi casi varati con enorme dispendio di denaro pubblico ma senza alcuna base economica in grado di sostenerli. Ebbene, a quattro anni di distanza È pacifico sostenere che di quei tre ambiziosi obiettivi nessuno È stato raggiunto. All' abolizione dei Comitati portuali, giustificata dal conflitto di interessi dei soggetti che ne facevano parte (imprese, sindacati, enti locali, ministeri), È seguita la creazione dei cosiddetti board, con una conseguenza al limite del grottesco: al conflitto dei privati È subentrato quello dei soggetti pubblici, come dimostra la facilità (È bastato votare no al bilancio) con la quale Regione e Comune hanno messo sotto scacco il presidente veneziano Musolino. Va ricordato, a questo proposito, che il Vtp, società che gestisce il traffico passeggeri a Venezia, È di fatto controllato proprio dalla Regione, che non a caso ne indica il presidente. Non si può neppure affermare che il promesso snellimento del lavoro delle Authority sia andato a buon fine: la quasi totalità dei piani regolatori È immobilizzata, l' atteso coordinamento dei progetti non È mai partito (né È stato individuato il soggetto che dovrebbe occuparsene) e, come se non bastasse, il ministero dell' Ambiente ha dato vita a una "Direzione mare" a discapito del ministero dei Trasporti. Per capire, poi, che fine abbia fatto l' annunciata indipendenza e autonomia dei presidenti È sufficiente leggere le cronache di questi giorni. Del resto, i soggetti chiamati a vigilare, interferire e orientare il lavoro dei presidenti sono davvero tanti e variegati: revisori dei conti, Antitrust, ministeri dei Trasporti e delle Finanze, Ragioneria di Stato, Anac, **Autorità** di regolazione dei trasporti (Art), Capitanerie di porto, solo per citare i più importanti. Senza parlare della magistratura amministrativa e di quella contabile. In queste condizioni, risulta davvero difficile continuare a credere che ai vertici dei porti, ovvero delle più sensibili infrastrutture del Paese, possano essere chiamati manager puri. » invece molto più credibile ipotizzare che, in assenza di interventi normativi in grado di attribuire ai presidenti concrete garanzie di autonomia, le **Autorità** di **sistema portuale** diventino terreno pressoché esclusivo di funzionari ministeriali o, in subordine, ufficiali di Capitaneria in distacco. Ma, onestamente, non era questo che ci avevano raccontato riformando la legge 84.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Genova, Spinelli si aggiudica la gara sull' area di Cornigliano

Per altri cinque anni il gruppo Spinelli potrà utilizzare una porzione delle aree di Cornigliano per servizi portuali. U sciù Aldo ha infatti vinto la contestata gara indetta dalla Società per Cornigliano che a lungo È stata l' ennesimo terreno di scontro tra diversi operatori del porto di Genova. «» una vittoria a metà: i costi per noi dopo questa gara verranno raddoppiati, ma lo abbiamo fatto anche per salvare i 60 dipendenti che lavorano a "Erzelli 2"» racconta il terminalista sta al Secolo XIX. Spinelli ha sbaragliato la concorrenza per aggiudicarsi l' area in cui già opera da tempo e che era stata concessa dopo lo sfratto dalla collina degli Erzelli. Il punteggio ottenuto dall' imprenditore genovese È stato infatti massimo (100 su 100), mentre Gmt, secondo classificato, ha ottenuto poco meno di 58 punti e Autamarocchi solo 17,5. Il canone concessorio offerto dall' imprenditore È il doppio di quello della terza classificata e quasi due volte quello della secondo quanto si legge dai verbali pubblicati da Società per Cornigliano. «Lo abbiamo fatto anche per il porto: il ciclo dei container grazie a quegli spazi sarà più efficiente» dice ancora Aldo Spinelli che sottolinea come la salvezza dei lavoratori sia stata comunque la molla che lo avrebbe spinto a offrire una cifra molto alta: «Parliamo di persone anche vicina alla pensione che hanno rischiato di rimanere senza lavoro e questo non potevamo permetterlo». L' offerta prevede anche la realizzazione di un autoparco al servizio del porto con 66 stalli, anche se l' attività prevalente sarà quella della gestione dei container vuoti. Quelle aree per lungo tempo sono state uno dei fronti della guerra tra operatori genovesi. Prima Autamarocchi aveva scatenato i propri avvocati perché riteneva che i 40 mila metri quadri fossero stati occupati da Spinelli indebitamente, non essendoci stata alcuna gara nel passato. La società aveva vinto sia al Tar che al Consiglio di Stato. Poi era stato il turno di Derrick - una delle società della galassia di Giulio Schenone e Luigi Negri - che avevano contestato il bando, facendo rinviare tutta la procedura, senza però partecipare alla gara. Spinelli ora potrà dunque operare su quelle aree per cinque anni e continuare con il ciclo dei container vuoti. Il gruppo mette così un' altra bandierina su una porzione importante della logistica delle banchine. Più a Nord rimane il nodo dell' autoparco. Il terminalista genovese ha infatti liberato le aree di Campi per far spazio ad Amazon: il nuovo deposito porterà nuovi posti di lavoro - circa 100 - e un investimento complessivo di 10 milioni di euro. I camion sfrattati da quell' area dovrebbero finire nella zona di Villa Bombrini come aveva deciso il sindaco di Genova Marco Bucci, non senza polemiche feroci con una parte degli abitanti del quartiere e dell' opposizione in Comune. SI.GAL.



AdSP di Genova e Savona: avviati investimenti per 259 milioni

Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato il bilancio consuntivo 2019 che ha evidenziato grandi progressi nella capacità di investimento dell'ente si legge in una nota. L'AdSP ha spiegato che le risorse nel tempo accumulate in un avanzo di amministrazione che a fine 2018 è risultato pari a 302 milioni di euro si sono ridotte, con il nuovo bilancio, a 134 milioni, di cui 81,2 milioni vincolati alla realizzazione di investimenti con effetto finanziario negli esercizi successivi. La relazione finanziaria ha evidenziato come l'Autorità di Sistema Portuale abbia avviato nel 2019 investimenti in opere, manutenzioni e studi di progettazione per 259 milioni di euro rispetto ai 37 milioni di euro dell'esercizio precedente. Gli impegni di spesa in conto capitale hanno avuto un notevole impulso per effetto del Programma di investimenti urgenti approvato dal Commissario Straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (decreto n.2/2019 in attuazione dell'art. 9 bis della Legge 130/2018 'Decreto Genova'), e che viene attuato con le deroghe normative espressamente previste. A questo riguardo, a fronte di un programma straordinario di opere approvato per 157.986.139 di euro, sono stati aggiudicati interventi per 148.048.319 di euro, con un indice di performance pari a circa il 94%. Anche per quanto concerne il Programma triennale ordinario l'AdSP ha rivelato di aver registrato un ottimo indice di performance arrivato al 97%: per 27 opere le risorse impegnate sono state pari a 97.351.072 di euro rispetto ai 99.873.802 previsti. Miglioramenti sul fronte degli investimenti stanno gradualmente interessando anche la fase di esecuzione dei lavori, con un aumento dell'ammontare delle risorse in conto capitale complessivamente pagate dall'ente pari a 83,4 milioni di euro (20,8 milioni di euro in più rispetto al 2018, + 33%). Rientrano fra queste la realizzazione della 'Piattaforma di Vado Ligure', il progetto per la 'Fornitura di energia elettrica al porto di Voltri', l'Approfondimento banchina 8-9-10 Costa Crociere, il progetto di 'Nuova viabilità retroportuale e varchi di Vado', i 'Lavori di manutenzione opere marittime fondali, boe, fari e fanali del porto di Genova', le 'Opere propedeutiche al nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi', il progetto di 'Ampliamento Terminal Ronco Canepa'. Per quanto concerne le partite correnti, si sono registrate entrate per 104,5 milioni di euro (97,699 milioni di euro nel 2018), di cui il 54,75% per entrate tributarie, il 37,61% per entrate per canoni demaniali e il 7,64% per altre entrate. Le entrate per canoni demaniali rispetto al 2018 hanno fatto registrare un incremento di circa 5 milioni di euro nel 2019 a seguito della revisione di alcuni canoni concessori del settore terminalistico. Incremento che sarebbe stato maggiore tenuto conto che, per effetto della deliberazione del giugno 2019 del Comitato di gestione, è stato scomputato un valore pari a 1,8 milioni di euro a favore degli operatori terminalisti colpiti dagli effetti del crollo del 'Ponte Morandi' e degli eventi meteomarini che del 29 e 30 ottobre 2018 hanno coinvolto i porti di Genova e Savona. Le spese correnti ammontano a 58,7 milioni di euro in raffronto a 47,98 milioni del 2018. Tale divario spiega la nota dell'AdSP presieduta da Paolo Emilio Signorini è peraltro riconducibile alla messa in atto da parte dell'ente delle iniziative di sostegno al sistema produttivo previste dalle norme di settore e dalla 'legge Genova'. Anche in tal senso si è quindi dimostrata una notevole reattività dell'amministrazione nel dare corso agli strumenti disponibili per sostenere l'economia degli scali messa a dura prova dagli effetti delle crisi infrastrutturali: dal crollo del ponte Morandi, ai blocchi autostradali per interventi manutentivi di grande portata, ai danni alle opere portuali causati da eccezionali mareggiate. Rispetto alle previsioni definitive la port authority registra un incremento delle entrate correnti per 3,9





per taxa ancoraggio (+2,3 milioni di euro), in parte ai canoni demaniali (+1,7 mila euro). Anche questo risultato sconta azioni di sostegno all'economia messi in campo per fronteggiare gli effetti derivanti dagli eventi straordinari. In particolare, in corso d'anno è stato azzerata la sovrattassa merci e sono state riconosciute alcune riduzioni di canone senza le quali i risultati raggiunti sarebbero stati ancora più soddisfacenti.

La decisione

Se ne vanno gli ultimi malati chiude la nave ospedale

Chiude i battenti la nave-ospedale della GNV, primo esperimento di questo tipo in Italia ormeggiata in **porto** a **Genova**, che durante l'epidemia ha consentito ai pazienti Covid-positivi clinicamente guariti di passare la convalescenza in un luogo protetto senza rischiare di contagiare altri e, contemporaneamente, di ricevere cure adeguate. La nave, un traghetto 'trasformato' in unità ospedaliera nel giro di pochi giorni sotto la supervisione e la gestione di Asl3 e della Protezione civile regionale, ha ospitato 191 pazienti per un totale di 2.900 giornate complessive di degenza. A bordo hanno operato 14 medici, 30 infermieri, 14 oss e 5 riservisti dell'Ordine di Malta. Oggi sono scesi gli ultimi tre pazienti e la nave, una volta svuotata dal materiale medico e sanificata, verrà restituita alla GNV. «È stata un'esperienza emozionante e positiva - ha detto Luigi Carlo Bottaro - dal punto di vista professionale e umano». «Speriamo di non dover più ricorrere a questo strumento, ma siamo pronti a farlo in caso di necessità se l'epidemia dovesse tornare a colpire con durezza», dice l'assessore Giacomo Giampedrone, © RIPRODUZIONE RISERVATA



Chiude nave ospedale. Asl3, un successo

Chiude i battenti la nave-ospedale della GNV, primo esperimento di questi tipo in Italia ormeggiata in **porto** a **Genova**, che durante l' epidemia ha consentito ai pazienti Covid-positivi clinicamente guariti di passare la convalescenza in un luogo protetto senza rischiare di contagiare altri e, contemporaneamente, di ricevere cure adeguate. La nave, un traghetto 'trasformato' in unità ospedaliera nel giro di pochi giorni sotto la supervisione e la gestione di Asl3 e della Protezione civile regionale, ha ospitato 191 pazienti per un totale di 2.900 giornate complessive di degenza. A bordo hanno operato 14 medici, 30 infermieri, 14 oss e 5 riservisti dell' Ordine di Malta. Oggi sono scesi gli ultimi tre pazienti e la nave, una volta svuotata dal materiale medico e sanificata, verrà restituita alla GNV. "E' stata un' esperienza emozionante e positiva - ha detto Luigi Carlo Bottaro - , dal punto di vista professionale e umano".



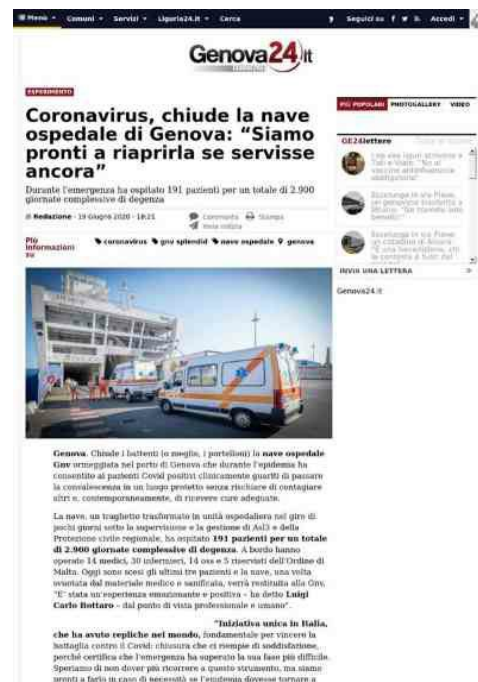
Genova24

Genova, Voltri

Coronavirus, chiude la nave ospedale di Genova: "Siamo pronti a riapirla se servisse ancora"

Durante l'emergenza ha ospitato 191 pazienti per un totale di 2.900 giornate complessive di degenza

Genova. Chiude i battenti (o meglio, i portelloni) la nave ospedale Gnv ormeggiata nel **porto** di **Genova** che durante l'epidemia ha consentito ai pazienti Covid positivi clinicamente guariti di passare la convalescenza in un luogo protetto senza rischiare di contagiare altri e, contemporaneamente, di ricevere cure adeguate. La nave, un traghetto trasformato in unità ospedaliera nel giro di pochi giorni sotto la supervisione e la gestione di Asl3 e della Protezione civile regionale, ha ospitato 191 pazienti per un totale di 2.900 giornate complessive di degenza. A bordo hanno operato 14 medici, 30 infermieri, 14 oss e 5 riservisti dell'Ordine di Malta. Oggi sono scesi gli ultimi tre pazienti e la nave, una volta svuotata dal materiale medico e sanificata, verrà restituita alla Gnv. "E' stata un'esperienza emozionante e positiva - ha detto Luigi Carlo Bottaro - dal punto di vista professionale e umano". "Iniziativa unica in Italia, che ha avuto repliche nel mondo, fondamentale per vincere la battaglia contro il Covid: chiusura che ci riempie di soddisfazione, perché certifica che l'emergenza ha superato la sua fase più difficile. Speriamo di non dover più ricorrere a questo strumento, ma siamo pronti a farlo in caso di necessità se l'epidemia dovesse tornare a colpire con durezza", ha detto l'assessore Giacomo Giampedrone "Si tratta di una soluzione che ha consentito di curare quasi 200 pazienti isolandoli dal resto della città, liberando posti letto fondamentali negli ospedali sulla terraferma. La nave torna nella disponibilità dell'armatore, pronta a essere richiamata al compito svolto in questi mesi, nel caso in cui dovesse servire", ha aggiunto l'assessore.



Tangenti al porto, parola ai testimoni Le intercettazioni delle fiamme gialle

Ripreso il processo dopo il lungo stop causato dall'emergenza per il virus Covid 19

LA SPEZIA Al banco dei testimoni hanno parlato un dipendente del Ministero delle Finanze e un maresciallo della Finanza incaricati, ognuno per le proprie competenze, delle indagini sul caso delle presunte tangenti nel porto. Testi chiamati dal pubblico ministero nella vicenda sfociata nel processo a sei imputati, ripartito ieri mattina dopo la lunga pausa dovuta all'allerta sanitaria, in un'aula dove hanno potuto prendere posto solo i diretti interessati, avvocati e giudici. Hanno invece già chiuso la loro vicenda giudiziaria con il patteggiamento altre sette persone: patteggiamenti conclusi nei mesi scorsi con dodici anni di reclusione e oltre 130 mila euro confiscati. Ieri mattina l'incaricato del Ministero delle Finanze ha raccontato della sua ispezione fatta negli anni in cui Lorenzo Forcieri (difeso dall'avvocato Andrea Corradino) non era già più all'**Autorità portuale**. Dai controlli erano stati mossi rilievi relativi ad alcuni aspetti del trattamento economico del personale, legati in primis a un'applicazione dell'accordo sindacale che secondo il Ministero doveva essere interpretato in maniera diversa. Episodi relativi agli anni successivi ai quali il presidente del collegio sindacale, imputato nel processo, aveva già lasciato l'incarico. Il maresciallo della Finanza ha portato in aula le intercettazioni ambientali relative ad aspetti del bando (poi mai fatto) della privatizzazione della società che avrebbe dovuto gestire il terminal crociere. In questo caso l'imputazione è di aver tentato in qualche modo di favorire una compagnia di container, secondo l'accusa mettendo nel bando una precisa clausola discriminatoria che avrebbe impedito ad altri terminalisti di partecipare. E' tornato in ballo, dalle parole del testimone, il presunto incontro fra Forcieri e il comandante di una compagnia di terminal: episodio al quale gli inquirenti fanno riferimento basandosi su un'intercettazione ambientale. Prossima udienza fissata il 17 luglio, poi se ne riparlerà a settembre. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The collage consists of three distinct parts. The top left section is a newspaper clipping from 'La Spezia' dated June 19, 2020, with the headline 'Tangenti al porto, parola ai testimoni Le intercettazioni delle fiamme gialle'. It includes a photo of a man in a suit and text about the trial. The top right section is another newspaper clipping with the headline 'Relitto dell'Isola in campo anche il Consobin' and a photo of a car. The bottom section is a large advertisement for 'RESTART by Autoligure', featuring a yellow car and text about financing and maintenance.

La Spezia, spedizionieri: Pontremolese, per il governo non è un'opera prioritaria. Inaccettabile

Redazione

La Spezia - 'Ha dell'incredibile e del paradossale, ed è inaccettabile, l'esclusione della Ferrovia Pontremolese dal programma - denominato 'Italia Veloce' - delle infrastrutture cantierabili presentato agli Stati generali dell'economia dalla ministra Paola De Micheli'. Andrea Fontana, presidente degli spedizionieri della Spezia critica a muso duro l'assenza della opera infrastrutturale, strategica per il porto ligure, dall'agenda del governo. 'Si tratta di un piano - e si è precisato non di un libro dei sogni - che individua le opere prioritarie - aggiunge -: 39 interventi per strade e autostrade, 13 interventi sulle direttrici e (sui nodi ferroviari), per porti e aeroporti, di investimenti da 196,5 miliardi, dei quali 129,6 già assegnati e 66,9 miliardi di fabbisogno residuo. Proprio perché si dà atto che siamo di fronte a risorse straordinarie, stupisce che nei 113,4 miliardi destinati alle opere ferroviarie, non sia prevista neppure la voce 'Pontremolese'. E pensare che basterebbe 1 miliardo dei 113,4 per realizzare il raddoppio della galleria di valico con la quale si segnerebbe finalmente il momento di svolta di un'opera impostata negli anni Ottanta'. Gli spedizionieri spezzini giudicano 'gravissima' l'esclusione almeno per 3 motivi:

il fatto che si tratta di un'opera strategica non solo per le tre regioni interessate (Liguria, Emilia e Toscana) e per tutto il sistema portuale e logistico Alto Tirreno La Spezia, Marina di Carrara e Livorno, ma soprattutto strategica per il sistema Italia sia per i collegamenti diretti sia per i collegamenti sussidiari. Un esempio: se quando, a causa del noto e drammatico incidente, è stata bloccata l'alta velocità, ci fosse stata una linea Pontremolese raddoppiata i disagi conseguenti sarebbero stati subito assorbiti. la evidente contraddizione con le considerazioni e le proposte - nel nostro caso su porti e ferrovie (capitolo 39) - contenute nel piano Colao che indica La Spezia, tra i due porti virtuosi in Italia, per le significative quote del trasporto merci su rotaia, quindi da potenziare. E con quale altro sistema diretto si potenzia se non con la Pontremolese? Il raddoppio della linea La Spezia-Parma porterebbe al massimo della sua efficienza il sistema portuale e logistico del Tirreno al servizio del suo immediato hub territoriale nazionale centro-nord d'Italia e sulle direttrici da e verso il centro Europa



La Spezia, spedizionieri: "Pontremolese, per il governo non è un'opera prioritaria. Inaccettabile"

19 GIUGNO 2020 - Redazione



La Spezia - "Ha dell'incredibile e del paradossale, ed è inaccettabile, l'esclusione della Ferrovia Pontremolese dal programma - denominato "Italia Veloce" - delle infrastrutture cantierabili presentato agli Stati generali dell'economia dalla ministra Paola De Micheli".
Andrea Fontana, presidente degli spedizionieri della Spezia critica a muso duro l'assenza della opera infrastrutturale, strategica per il porto ligure, dall'agenda del governo. "Si tratta di un piano - e si è precisato non di un libro dei sogni - che individua le opere prioritarie - aggiunge - 39 interventi per strade e autostrade, 13 interventi sulle direttrici e (sui nodi ferroviari), per porti e aeroporti, di investimenti da 196,5 miliardi, dei quali 129,6 già assegnati e 66,9 miliardi di fabbisogno residuo. Proprio perché si dà atto che siamo di fronte a risorse straordinarie, stupisce che nei 113,4 miliardi destinati alle opere ferroviarie, non sia prevista neppure la voce "Pontremolese". E pensare che

Iscriviti alla newsletter

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

Fontana: incredibile Pontremolese fuori da priorità

Redazione

LA SPEZIA Dura presa di posizione del presidente dell'Associazione Spedizionieri del Porto di La Spezia, Andrea Fontana, per l'assenza della Pontremolese tra le opere prioritarie presentate dalla ministra Paola De Micheli. In una nota, il presidente Fontana sostiene: Ha dell'incredibile e del paradossale, ed è inaccettabile, l'esclusione della ferrovia Pontremolese dal programma denominato Italia Veloce' delle infrastrutture cantierabili presentato agli Stati generali dell'economia dalla ministra Paola De Micheli. Si tratta di un piano e si è precisato non di un libro dei sogni' che individua le opere prioritarie: 39 interventi per strade e autostrade, 13 interventi sulle direttrici e (sui nodi ferroviari), per porti e aeroporti, di investimenti da 196,5 miliardi, dei quali 129,6 già assegnati e 66,9 miliardi di fabbisogno residuo. Proprio perché si dà atto che siamo di fronte a risorse straordinarie, stupisce che nei 113,4 miliardi destinati alle opere ferroviarie, non sia prevista neppure la voce Pontremolese. E pensare che basterebbe 1 miliardo dei 113,4 per realizzare il raddoppio della galleria di valico con la quale si segnerebbe finalmente il momento di svolta di un'opera impostata negli anni Ottanta.

Riteniamo dunque gravissima prosegua Andrea Fontana l'esclusione dal Piano Italia Veloce' del raddoppio della Linea Ferroviaria Pontremolese per molte ragioni tra cui ne indichiamo almeno tre: il fatto che si tratta di un'opera strategica non solo per le tre regioni interessate (Liguria, Emilia e Toscana) e per tutto il sistema portuale e logistico Alto Tirreno La Spezia, Marina di Carrara e Livorno, ma soprattutto strategica per il sistema Italia sia per i collegamenti diretti sia per i collegamenti sussidiari. Un esempio: se quando, a causa del noto e drammatico incidente, è stata bloccata l'alta velocità, ci fosse stata una linea Pontremolese raddoppiata i disagi conseguenti sarebbero stati subito assorbiti. la evidente contraddizione con le considerazioni e le proposte nel nostro caso su porti e ferrovie (capitolo 39) contenute nel piano Colao che indica La Spezia, tra i due porti virtuosi in Italia, per le significative quote del trasporto merci su rotaia, quindi da potenziare. E con quale altro sistema diretto si potenzia se non con la Pontremolese? Il raddoppio della linea La Spezia-Parma porterebbe al massimo della sua efficienza il sistema portuale e logistico del Tirreno al servizio del suo immediato hub territoriale nazionale centro-nord d'Italia e sulle direttrici da e verso il centro Europa. Una esclusione gravissima, in conclusione, della Pontremolese dalle opere strategiche e prioritarie accolta da un incredibile silenzio, senza reazioni, e che impone invece l'urgente chiamata in causa delle nostre rappresentanze politiche, nazionale, delle tre regioni Liguria, Emilia e Toscana, e di tutte le comunità interessate, rappresentanze alle quali facciamo un appello che ha il sapore amaro di essere l'ultimo, perché se si è assenti nel momento in cui si stabiliscono le priorità si perde davvero anche l'ultimo treno per entrare nel futuro. E portare all'attenzione della ministra Paola De Micheli, alla quale è ben noto il caso Pontremolese, è il primo passo che si deve compiere, conclude il presidente Fontana.



TURISMO, UNA BUONA NOTIZIA

Crociere, la Royal Caribbean preferisce Ravenna a Venezia

Il colosso norvegese ha deciso: dirotterà in Romagna gli scali di partenza del 2021 a causa delle troppe incertezze presenti in laguna

ANDREA TARRONI

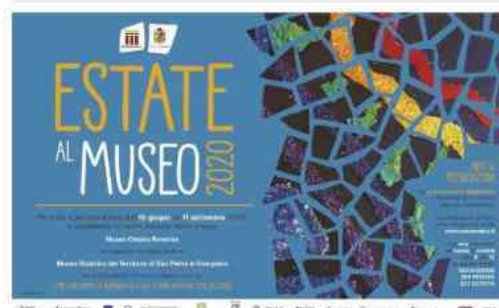
RAVENNA Era un annuncio che si attendeva da tempo e, dopo un biennio nero per gli scali su Ravenna, giunge come un balsamo. La Royal Caribbean ha deciso: dirotterà su Ravenna gli scali delle crociere per il 2021. E la decisione arriva nonostante per il prossimo anno la compagnia avesse già prenotazioni con Venezia come **porto** designato. La notizia, infatti, si è diffusa dopo che il colosso norvegese, ma con sede a Miami, aveva inviato un' email a tutti i clienti che avevano prenotato crociere con partenza da Venezia nell' estate del 2021 avvisandoli che la loro crociera «partirà ora dalla vicina Ravenna». Nella lettera inviata ai clienti la compagnia si giustificava sottolineando le «maggiori preoccupazioni per il futuro della crociera a Venezia», spiegando così agli agenti di viaggio e agli ospiti prenotati sulle rotte di Rhapsody of the Seas che partono da Venezia nel 2021 un aggiornamento che le crociere ora partiranno e termineranno a Ravenna. «Ci sono state crescenti preoccupazioni riguardo al futuro della crociera a Venezia, in Italia, a causa della congestione portuale e della capacità di controllare il traffico portuale - scrive ancora Caribbean -. E, sebbene non sia ancora chiaro come le operazioni di crociera saranno riorganizzate, faremo tutto il possibile per offrire una grande esperienza e pianificare in anticipo». Ai clienti l' azienda detentrica di una mega flotta da 42 navi fornisce anche i primi dettagli logistici, precisando che sarà ancora possibile pernottare a Venezia come previsto, e che il collegamento sarà effettuato con servizi di navetta gratuiti prima e dopo la navigazione. Ma Royal Caribbean fa capire che una decisione andava presa. E sul suo blog ricorda come ci siano state «discussioni sul divieto o la limitazione delle navi da crociera da Venezia per anni. Alla fine del 2019 - si ricorda sul sito della galassia Royal -, un incidente che ha coinvolto una na veda crociera Msc a Venezia ha provocato una nuova polemica contro le navi da crociera. Sebbene le politiche non siano cambiate, Royal Caribbean ha deciso di anticipare il cambiamento». Una decisione che giunge proprio mentre proseguono i lavori di livellamento dei fondali del Candiano e ci si appresta a completare l' intervento per eliminare i depositi di insabbiamento più rilevanti. Era stato proprio il fenomeno dell' ingressione di sabbia nel bacino portuale a creare forti polemiche l' anno scorso, visto il conseguente blocco di varie tratte di turismo crocieristico. Ora una nuova, straordinaria opportunità.



Royal Caribbean lascia Venezia per Ravenna

Le grandi navi da crociera hanno deciso di fare rotta a Porto Corsini considerati i crescenti timori sulla località lagunare

A pochi giorni dall'assegnazione alla cordata italo belga Gruppo Rainone - Dredging International dei lavori di escavo legati al progetto hub portuale, un'altra notizia interessa il porto. Il terminal crociere di Porto Corsini è al centro di una trattativa per portare a Ravenna l'arrivo e la partenza di crociere della compagnia Royal Caribbean previste per l'estate 2021. L'Autorità di sistema portuale non commenta l'indiscrezione, ma forse proprio il silenzio potrebbe far pensare a una trattativa avviata. Tra l'altro, l'area del terminal crociere sarà la prima a essere interessata dall'escavo dei fondali. L'indiscrezione è circolata proprio ieri tra gli addetti ai lavori del settore nazionale crocieristico. Le crociere di Royal Caribbean previste nell'estate 2021, partiranno da Ravenna e non da Venezia. La compagnia ha informato tutti gli ospiti del cambio di programma con una lettera ed è da qui che è stato possibile recuperare indizi abbastanza certi sulla trattativa in atto. Royal Caribbean scrive ai clienti che 'Rhapsody of the Seas', nave da crociera da 2400 passeggeri, lunga 300 metri e che già in passato ha scalato più volte il porto ravennate, farà base al terminal crociere di Porto Corsini per l'intera stagione mediterranea estiva 2021. Il motivo? «Considerati i crescenti timori in merito alle crociere a Venezia - scrive Royal Caribbean ai clienti - in futuro Rhapsody of the Seas salperà da un nuovo porto di partenza: Ravenna, una città situata a sole due ore a sud di Venezia. Comprendendo quanto tempo e impegno sono necessari per pianificare la tua vacanza, abbiamo preso questa decisione per garantire un impatto minimo sulla tua prossima crociera». La compagnia crocieristica metterà gratuitamente a disposizione della clientela il trasferimento dall'aeroporto di Venezia a Porto Corsini. La decisione deve, invece, essere formalizzata a Global Ports Holding, la società che gestisce il terminal di Porto Corsini. «Aspetto di ricevere una comunicazione ufficiale» commenta Antonio Di Monte, responsabile di Gph per l'Italia. «Appena l'avremo, come auspicio, dovremo cominciare a correre. Vanno create, assieme ad Adsp, le condizioni migliori per ospitare partenze e arrivi della Rhapsody». In seguito ai recenti decreti legati all'emergenza coronavirus, tutte le concessioni sono state prorogate di un anno. Quella per la gestione del terminal crocieristico scadrà quindi a fine 2021 e non questo dicembre. Lorenzo Tazzari.



La Nuova di Venezia e Mestre

Ravenna

Crociere. Preoccupazione per la scelta della società, ma per gli operatori sarebbe una scelta per presidiare l' Adriatico

La Royal Caribbean sceglie Ravenna ma solo per la Rhapsody of The Seas

Calma piatta questa estate per le crociere a **Venezia** con la previsione che le grandi compagnie non portino alcuna nave in Marittima fino a tutto il mese di luglio, ma probabilmente anche in agosto, con tutta l' attenzione ormai spostata al prossimo anno. Ma a suscitare preoccupazione negli operatori anche in vista del prossimo anno è un comunicato che arriva da Miami e che afferma che la Royal Caribbean - uno dei "colossi" della crocieristica di casa anche **Venezia** - ha informato i passeggeri che hanno prenotato crociere in partenza da **Venezia** la prossima estate che i loro viaggi partiranno invece da Ravenna. In una lettera inviata ai clienti Royal Caribbean ha annunciato infatti di aver cambiato l' homeport di Rhapsody of The Seas - una delle proprie navi da crociera - da **Venezia** a Ravenna per l' intera stagione mediterranea estiva 2021. «Considerati i crescenti timori in merito alle crociere a **Venezia**», si legge nella lettera, «in futuro Rhapsody of the Seas salperà da un nuovo **porto** di partenza a Ravenna, una città situata a solo due ore a sud di **Venezia**. Comprendendo quanto tempo e impegno sono necessari per pianificare la tua vacanza, abbiamo preso questa decisione per garantire un impatto minimo sulla tua prossima crociera». Royal Caribbean - che è anche tra i soci di **Venezia** terminal passeggeri, la società che gestisce lo scalo crocieristico veneziano - offrirà ai passeggeri il trasporto gratuito dall' aeroporto Marco Polo di **Venezia** alla nave e viceversa. La spia dell' inizio di un disimpegno delle grandi compagnie di crociera dal **porto** di **Venezia**, viste anche le difficoltà sul tracciato? Non parrebbe, almeno ad un primo esame informale della situazione e da quello che risulta agli operatori. Royal Caribbean infatti sembrerebbe intenzionata a confermare per il prossimo anno lo sbarco delle sue nuove da crociera a **Venezia** e quello della Rhapsody of the Seas sarebbe solo il tentativo di andare a "presidiare" anche un altro **porto** dell' Adriatico con una delle navi meno impegnative della sua flotta crocieristica. Per vedere se sarà veramente così bisognerà però aspettare i prossimi mesi e soprattutto capire se l' emergenza Coronavirus consentirà una ripresa abbastanza celere dei traffici crocieristici attualmente in stand by. Si lavora comunque in ogni caso sull' estate del 2021 perché questa è considerata ormai persa dalle grandi compagnie crocieristiche. Nel 2019 il terminal crociere di **Venezia** alla Marittima ha accolto 35 diverse compagnie di crociera e 68 diverse navi di cui l' 86% gestito in "home port" con compagnie e passeggeri che hanno scelto come base di partenza e arrivo la città lagunare e i suoi servizi. I passeggeri sono stati 1.611.341, con un incremento del 3% (+50.762 unità), mentre gli scali registrati sono stati 500 registrando una flessione dello 0,4% rispetto all' anno precedente. Quest' anno per la crocieristica sarà appunto da dimenticare, non solo a livello veneziano, ma mondiale e si aspetta appunto di capire quali saranno le condizioni che si creeranno per il prossimo, con una ripresa almeno parziale dei traffici, partendo dalla prossima primavera, se le condizioni sanitarie lo permetteranno. --Enrico Tantucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Troppe incertezze: Royal Caribbean cancella Venezia e porta la Rhapsody a Ravenna

Redazione

Miami Royal Caribbean ha informato i passeggeri che hanno prenotato crociere in partenza da Venezia la prossima estate che i loro viaggi partiranno invece da Ravenna. In una lettera inviata ai clienti, Royal Caribbean ha annunciato di avere cambiato l'homeport di Rhapsody of the Seas da Venezia a Ravenna per l'intera stagione mediterranea estiva 2021. Considerati i crescenti timori in merito alle crociere a Venezia, in futuro Rhapsody of the Seas salperà da un nuovo porto di partenza a Ravenna, una città situata a sole due ore a sud di Venezia. Comprendendo quanto tempo e impegno sono necessari per pianificare la tua vacanza, abbiamo preso questa decisione per garantire un impatto minimo sulla tua prossima crociera. Royal Caribbean offrirà ai passeggeri il trasporto gratuito dall'aeroporto Marco Polo di Venezia alla nave e ritorno.

informative
Non è alcun parere espresso dall'editore o dalla redazione di shipmag.it. Non è alcun parere espresso dall'editore o dalla redazione di shipmag.it. Non è alcun parere espresso dall'editore o dalla redazione di shipmag.it.

Scopri di più e personalizza

"Troppe incertezze": Royal Caribbean cancella Venezia e porta la Rhapsody a Ravenna

19 GIUGNO 2020 - Redazione



f t in

Miami - Royal Caribbean ha informato i passeggeri che hanno prenotato crociere in partenza da Venezia la prossima estate che i loro viaggi partiranno invece da Ravenna.

In una lettera inviata ai clienti, Royal Caribbean ha annunciato di avere cambiato l'homeport di Rhapsody of the Seas da Venezia a Ravenna per l'intera stagione mediterranea estiva 2021. "Considerati i crescenti timori in merito alle crociere a Venezia, in futuro Rhapsody of the Seas salperà da un nuovo porto di partenza a Ravenna, una città situata a sole due ore a sud di Venezia. Comprendendo quanto tempo e impegno sono necessari per pianificare la tua vacanza, abbiamo preso questa decisione per garantire un impatto minimo sulla tua prossima crociera". Royal Caribbean offrirà ai passeggeri il trasporto gratuito dall'aeroporto Marco Polo di Venezia alla nave e ritorno.

Iscriviti alla newsletter

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

Sign up

Royal Caribbean lascia Venezia e premia Ravenna come home port

Nel 2021 Royal Caribbean sposterà le proprie crociere da Venezia a Ravenna come home port. La compagnia ha informato di aver inviato un'apposita comunicazione ai clienti del cambio di luogo, citando come motivazione maggiori preoccupazioni per il futuro della crociera a Venezia. Ci sono state crescenti preoccupazioni riguardo al futuro delle crociere a Venezia, in Italia, a causa della congestione portuale e della capacità di controllare il traffico portuale afferma Royal Caribbran. E, sebbene non sia ancora chiaro come le operazioni di crociera saranno influenzate, è importante per noi che continuiamo a fare tutto il possibile per offrire una grande esperienza e pianificare in anticipo, quando possibile. Di conseguenza, al posto di Venezia, abbiamo cambiato i nostri porti di partenza e di arrivo a Ravenna. Siamo terribilmente dispiaciuti per l'inconveniente causato da questo cambiamento. Oltre a ciò la compagnia spiega: Gli ospiti che hanno già acquistato una tariffa aerea potranno usufruire di servizi navetta gratuiti sia prima che dopo la crociera. Gli ospiti possono facoltativamente acquistare i trasferimenti in partenza direttamente dall'aeroporto o dal molo. Il viaggio dura circa 2 ore e mezza, a seconda del traffico locale. Il giorno dell'imbarco, le navette gratuite attenderanno nell'area Arrivi dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia. Una volta terminata la crociera, dopo aver ritirato i bagagli, gli ospiti procedono alla dogana e quindi verranno indirizzati a bordo di un bus navetta gratuito diretto all'aeroporto Marco Polo di Venezia o a un trasferimento pre-acquistato direttamente alla destinazione successiva. Questa scelta di Royal Caribbean per il porto di Venezia rappresenta una significativa perdita di indotto economico legato alla gestione degli approvvigionamenti alle navi, alla movimentazione dei bagagli, ai servizi ai passeggeri, ecc.



Nel 2021 Royal Caribbean sposterà le proprie crociere da Venezia a Ravenna come home port.

La compagnia ha informato di aver inviato un'apposita comunicazione ai clienti del cambio di luogo, citando come motivazione "maggiori preoccupazioni per il futuro della crociera a Venezia, in Italia, a causa della congestione portuale e della capacità di controllare il traffico portuale".

Il Tirreno

Livorno

cartellone eventi: l'anticipazione

Ottanta appuntamenti nel giro di 3 mesi È l'estate del Covid ma la Fortezza invita

L'Authority riapre (da dopodomani) l'antico fortilizio e in tandem con Menicagli e Promos ne fa un polo di spettacoli

Mauro Zucchelli / LIVORNO È l'era del coronavirus e dell'estate nel segno di gel e mascherine, senza neanche l'antipasto delle kermesse estive costituito dalle disfide remiere (salvo forse una sorta di "Champions dei gozzi" in unico round). Ma c'è prova a uscire dall'angolo del ring: è l'Authority del porto - guidata dal presidente **Stefano Corsini** e dal segretario generale Massimo Provinciali - che di solito fa un altro mestiere ma ben venga il fatto che, al di là delle bacchettate del ministero, riesce a riaprire da lunedì 22 la Fortezza Vecchia facendone un polo di interesse, a questo punto unico nel suo genere. Già, perché aspettando che arrivino i giorni di Effetto Venezia, è il cartellone degli eventi nell'antico fortilizio a fare da filo rosso lungo l'estate fino a metà settembre praticamente ogni giorno. Il via nel nome del cinema con il film di Simone Manetti dedicato a Pippa Bacca (della rassegna cinematografica parlano a fianco). E' un cartellone che porta la firma di Menicagli Pianoforti e Promos: in fila un'ottantina di appuntamenti nell'arco di poco meno di tre mesi. Le serate sotto il segno della disco sono un appuntamento che va forte fra i giovani: anche con le regole anti-contagio, siccome siamo all'aperto risulta che la capienza possa essere autorizzata fino a mille posti. Vedremo se nei prossimi giorni si avrà l'ufficialità: si parte venerdì prossimo con il primo dj set, poi una sfilza di date. In tutto più di una ventina: talvolta in tandem anche con qualcos'altro come l'evento dedicato al premio letterario (18 luglio), gli appuntamenti contrassegnati dal fascino dell'operetta (25 luglio più 8 e 28 agosto) oppure dall'ironia del vernacolo (29 agosto), tanto per fare qualche esempio. Occhio alla data del 12 luglio: è il "compleanno" di Amedeo Modigliani e gli organizzatori promettono qualcosa di speciale. Figura in agenda anche un buon cartellone jazz che vede in programma le date di musicisti di ottimo talento come **Stefano** Cocco Cantini e Ares Tavalazzi (24 giugno), come Dimitri Grechi Espinoza (1° luglio), Andrea Pellegrini (l'indomani), Danilo Rea (12 agosto), la big band targata Nico Gori (ferragosto), Mauro Grossi (26 agosto), solo per citarne alcuni. Non mancherà anche il bis di "Cabarezza" - il cabaret declinato all'ombra del Mastio di Matilde - in un programma che porta la firma di Claudio Marmugi: il primo round porta sul palcoscenico dell'architettura militare medicea la verve di Graziano Salvadori (28 giugno), poi doppia informata con Alessandro Paci/Kagliostro (4 e 5 luglio), la comicità all'insegna del Vertigo con Marco Conte (domenica 19 luglio). --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Livorno: Darsena Europa, effettuate le simulazioni di piloti e rimorchio

19 Jun, 2020 **LIVORNO** - Oltre trenta simulazioni di manovra sono state effettuate dai Piloti del **Porto** di **Livorno**, assistiti dal personale della Soc. Rimorchiatori Neri, presso il simulatore navale 'Real time' della società CETENA di Genova, finalizzate alla valutazione degli aspetti tecnico nautici del progetto delle opere di difesa e dei dragaggi della Prima Fase della Darsena Europa. Le prove sono state realizzate alla presenza della Capitaneria di **Porto**, dei progettisti della Darsena Europa e della Direzione Infrastrutture dell' AdSP, ed effettuate anche con condizioni meteomarine avverse e con venti di intensità sino a 25 nodi. Sulla base dei riscontri emersi durante le prime due giornate di simulazione, sono state apportate al progetto preliminare dell' opera alcune modifiche che hanno consentito di compiere in piena sicurezza le manovre di ingresso/ormeggio/disormeggio/uscita di portacontainer sia della classe Neo Panamax (di progetto per il Piano regolatore portuale di **Livorno**), che di quella Megamax-24 (MGX-24). "Si tratta di un meraviglioso lavoro di squadra che ha visto coinvolte le maggiori esperienze di settore, una esperienza di progettazione integrata che può essere considerata un esempio di settore" ha dichiarato il presidente dell' AdSP, Stefano Corsini, che ha ringraziato la Capitaneria di **Porto** e i Piloti per il grande lavoro profuso e per gli importanti suggerimenti tecnici grazie ai quali è stato possibile ottimizzare il risultato. "La collaborazione è stata proficua - ha concluso -, grazie a questa infrastruttura, ai collegamenti ferroviari in via di realizzazione e all' opera di integrazione con il retroporto, lo scalo livornese sarà presto in grado di rispondere a tutte le esigenze dei moderni traffici container internazionali e non solo. Con oggi vogliamo lanciare un messaggio chiaro ai mercati: **Livorno** ha davanti a sé un futuro promettente". 'La riuscita delle simulazioni di manovra effettuate a Genova, propedeutiche alla realizzazione della Darsena Europa, è una notizia che ci conforta e che attendevamo - ha dichiarato il sindaco di **Livorno**, Luca Salvetti - E' un altro passo avanti verso la realizzazione di un' opera che è strategica per il **porto** di **Livorno** e per l' intera economia livornese. Cogliamo con soddisfazione il lavoro portato avanti dall' Autorità di Sistema in questa fase. Autorità che si è anche interfacciata con la Capitaneria e con il corpo dei Piloti del **porto** di **Livorno** per arrivare al risultato migliore. Una bella joint venture funzionale al progetto e funzionale anche a quello che serve per lo sviluppo futuro del **porto** e della città'.



Livorno: cabina di regia città-porto su Darsena Europa, microtunnel, bacini di carenaggio e situazione occupazionale nel porto

(FERPRESS) - **Livorno**, 19 GIU - Si è riunita ieri presso il Comune di **Livorno** 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 MTS 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 MTS Stefano Corsini.

a questo proposito 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 MTS 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 tenutasi ieri, mercoledì 17 giugno, in Adsp MTS, 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 presso il Comune di **Livorno** 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 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.

Concluse le simulazioni di manovra per la valutazione degli aspetti tecnico-nautici del progetto della Darsena Europa

Corsini: il **porto** di **Livorno** sarà presto in grado di rispondere a tutte le esigenze dei moderni traffici container internazionali Mercoledì si è conclusa la serie di oltre trenta simulazioni di manovra finalizzate alla valutazione degli aspetti tecnico-nautici del progetto delle opere di difesa e dei dragaggi della prima fase della Darsena Europa, che prevede la costruzione di un nuovo container terminal nel **porto** di **Livorno** e delle opere connesse. Le prove sono state effettuate dai Piloti del **Porto** di **Livorno** assistiti dal personale della Rimorchiatori Neri presso il simulatore navale "Real time" della genovese Cetena del gruppo Fincantieri. Le prove sono state realizzate alla presenza della Capitaneria di **Porto**, dei progettisti della Darsena Europa e della Direzione Infrastrutture dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e si sono svolte - ha reso noto l'ente portuale - anche simulando condizioni meteomarine avverse e con venti di intensità sino a 25 nodi. L'AdSP ha reso noto che sulla base dei riscontri emersi durante le prime due giornate di simulazione sono state apportate al progetto preliminare dell'opera alcune modifiche che hanno consentito di compiere in piena sicurezza le manovre di ingresso, ormeggio, disormeggio e uscita di portacontainer sia della classe neo-Panamax (di progetto per il Piano Regolatore Portuale di **Livorno**) che di quella Megamax-24 (MGX-24). Il presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, che ieri partecipando ieri alla riunione della Cabina di Regia Città/**Porto** ha informato di aver inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una scheda tecnica procedurale dell'opera di ampliamento a mare del **porto** di **Livorno** e ha confermato che la Darsena Europa sarà pronta per il 2024, ha evidenziato che le simulazioni di manovra sono state «un meraviglioso lavoro di squadra che ha visto coinvolte le maggiori esperienze di settore, un'esperienza di progettazione integrata - ha aggiunto - che può essere considerata un esempio di settore. Corsini ha sottolineato che grazie alla Darsena Europa, ai collegamenti ferroviari in via di realizzazione e all'opera di integrazione con il retroporto «lo scalo livornese sarà presto in grado di rispondere a tutte le esigenze dei moderni traffici container internazionali e non solo. Con oggi - ha concluso - vogliamo lanciare un messaggio chiaro ai mercati: **Livorno** ha davanti a sé un futuro promettente». «La riuscita delle simulazioni di manovra effettuate a Genova, propedeutiche alla realizzazione della Darsena Europa - ha commentato il sindaco di **Livorno**, Luca Salvetti - è una notizia che ci conforta e che attendevamo. È un altro passo avanti verso la realizzazione di un'opera che è strategica per il **porto** di **Livorno** e per l'intera economia livornese. Cogliamo con soddisfazione il lavoro portato avanti dall'Autorità di Sistema in questa fase. Autorità che si è anche interfacciata con la Capitaneria e con il Corpo dei Piloti del **Porto** di **Livorno** per arrivare al risultato migliore. Una bella joint venture funzionale al progetto e funzionale anche a quello che serve per lo sviluppo futuro del **porto** e della città».



Concluse le simulazioni di manovra per la valutazione degli aspetti tecnico-nautici del progetto della Darsena Europa.

Corsini: il porto di Livorno sarà presto in grado di rispondere a tutte le esigenze dei moderni traffici container internazionali.

Mercoledì si è conclusa la serie di oltre trenta simulazioni di manovra finalizzate alla valutazione degli aspetti tecnico-nautici del progetto delle opere di difesa e dei dragaggi della prima fase della Darsena Europa, che prevede la costruzione di un nuovo container terminal nel porto di Livorno e delle opere connesse. Le prove sono state effettuate dai Piloti del Porto di Livorno assistiti dal personale della Rimorchiatori Neri presso il simulatore navale "Real time" della genovese Cetena del gruppo Fincantieri. Le prove sono state realizzate alla presenza della Capitaneria di Porto, dei progettisti della Darsena Europa e della Direzione Infrastrutture dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e si sono svolte - ha reso noto l'ente portuale - anche simulando condizioni meteomarine avverse e con venti di intensità sino a 25 nodi.

L'AdSP ha reso noto che sulla base dei riscontri emersi durante le prime due giornate di simulazione sono state apportate al progetto preliminare dell'opera alcune modifiche che hanno consentito di compiere in piena sicurezza le manovre di ingresso, ormeggio, disormeggio e uscita di portacontainer sia della classe neo-Panamax (di progetto per il Piano Regolatore Portuale di Livorno) che di quella Megamax-24 (MGX-24).

Il presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, che ieri partecipando ieri alla riunione della Cabina di Regia Città/**Porto** ha informato di aver inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una scheda tecnica procedurale dell'opera di ampliamento a mare del porto di Livorno e ha confermato che la Darsena Europa sarà pronta per il 2024, ha evidenziato che le simulazioni di manovra sono state «un meraviglioso lavoro di squadra che ha visto coinvolte le maggiori esperienze di settore, un'esperienza di progettazione integrata - ha aggiunto - che può essere considerata un esempio di settore. Corsini ha sottolineato che grazie alla Darsena Europa, ai collegamenti ferroviari in via di realizzazione e all'opera di integrazione con il retroporto «lo scalo livornese sarà presto in grado di rispondere a tutte le esigenze dei moderni traffici container internazionali e non solo. Con oggi - ha concluso - vogliamo lanciare un messaggio chiaro ai mercati: Livorno ha davanti a sé un futuro promettente».

«La riuscita delle simulazioni di manovra effettuate a Genova, propedeutiche alla realizzazione della Darsena Europa - ha commentato il sindaco di Livorno, Luca Salvetti - è una notizia che ci conforta e che attendevamo. È un altro passo avanti verso la realizzazione di un'opera che è strategica per il porto di Livorno e per l'intera economia livornese. Cogliamo con soddisfazione il lavoro portato avanti dall'Autorità di Sistema in questa fase. Autorità che si è anche interfacciata con la Capitaneria e con il Corpo dei Piloti

Darsena Europa: bene le simulazioni di manovra

Completate con successo oltre trenta prove al simulatore navale

Massimo Belli

LIVORNO Completate con successo oltre trenta simulazioni di manovra finalizzate alla valutazione degli aspetti tecnico nautici del progetto delle opere di difesa e dei dragaggi della Prima Fase della Darsena Europa, effettuate il 26 e 27 Maggio e il 16 e 17 Giugno scorsi dai Piloti del Porto di Livorno, assistiti dal personale della Società Rimorchiatori Neri, presso il simulatore navale Real time della società Cetena di Genova. Le prove sono state realizzate alla presenza della Capitaneria di Porto, dei progettisti della Darsena Europa e della Direzione Infrastrutture dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, ed effettuate anche con condizioni meteomarine avverse e con venti di intensità sino a 25 nodi. Sulla base dei riscontri emersi durante le prime due giornate di simulazioni, sono state apportate al progetto preliminare dell'opera alcune modifiche che hanno consentito di compiere in piena sicurezza le manovre di ingresso, ormeggio, disormeggio e uscita di portacontainer, sia della classe Neo Panamax (di progetto per il Piano regolatore portuale di Livorno), che di quella Megamax-24 (MGX-24). Si tratta di un meraviglioso lavoro di squadra che ha visto coinvolte le maggiori esperienze di settore, una esperienza di progettazione integrata che può essere considerata un esempio di settore ha dichiarato il presidente dell'AdSp, Stefano Corsini, che ha ringraziato la Capitaneria di Porto e i Piloti per il grande lavoro profuso e per gli importanti suggerimenti tecnici grazie ai quali è stato possibile ottimizzare il risultato. La collaborazione è stata proficua ha concluso -, grazie a questa infrastruttura, ai collegamenti ferroviari in via di realizzazione e all'opera di integrazione con il retroporto, lo scalo livornese sarà presto in grado di rispondere a tutte le esigenze dei moderni traffici container internazionali e non solo. Con oggi vogliamo lanciare un messaggio chiaro ai mercati: Livorno ha davanti a sé un futuro promettente. Soddisfatto anche il sindaco di Livorno, Luca Salvetti: La riuscita delle simulazioni di manovra effettuate a Genova, propedeutiche alla realizzazione della Darsena Europa, è una notizia che ci conforta e che attendevamo. E' un altro passo avanti verso la realizzazione di un'opera che è strategica per il porto di Livorno e per l'intera economia livornese. Cogliamo con soddisfazione il lavoro portato avanti dall'Autorità di Sistema in questa fase. Autorità che si è anche interfacciata con la Capitaneria e con il corpo dei Piloti del porto di Livorno per arrivare al risultato migliore. Una bella joint venture funzionale al progetto e funzionale anche a quello che serve per lo sviluppo futuro del porto e della città.



Livorno, Darsena Europa pronta per il 2024. Concluse le simulazioni tecnico-nautiche

Redazione

Livorno La Darsena Europa sarà pronta per il 2024. La conferma arriva dal presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, del Mar Tirreno Settentrionale, dopo aver annunciato la conclusione delle oltre trenta simulazioni di manovra finalizzate alla valutazione degli aspetti tecnico-nautici del progetto delle opere di difesa e dei dragaggi della prima fase della Darsena Europa, che prevede la costruzione di un nuovo container terminal nel porto di Livorno e delle opere connesse. L'AdSP ha reso noto che sulla base dei riscontri emersi durante le prime due giornate di simulazione sono state apportate al progetto preliminare dell'opera alcune modifiche che hanno consentito di compiere in piena sicurezza le manovre di ingresso, ormeggio, disormeggio e uscita di portacontainer sia della classe neo-Panamax (di progetto per il Piano regolatore portuale di Livorno) che di quella megamax-24 (MGX-24). Le prove sono state effettuate dai piloti del porto di Livorno assistiti dal personale della Rimorchiatori Neri presso il simulatore navale 'Real time' della genovese Cetena del gruppo Fincantieri. Le prove sono state realizzate alla presenza della Capitaneria di Porto, dei progettisti della Darsena Europa e della Direzione Infrastrutture dell'AdSP e si sono svolte ha riportato in una nota dell'ente portuale anche simulando condizioni meteomarine avverse e con venti di intensità sino a 25 nodi. 'Lo scalo livornese sarà presto in grado di rispondere a tutte le esigenze dei moderni traffici container internazionali e non solo - ha dichiarato Corsini -. Con oggi vogliamo lanciare un messaggio chiaro ai mercati: Livorno ha davanti a sé un futuro promettente'. Gli ha fatto eco il sindaco di Livorno Luca Salvetti: 'La riuscita delle simulazioni di manovra effettuate a Genova, propedeutiche alla realizzazione della Darsena Europa è una notizia che ci conforta e che attendevamo. È un altro passo avanti verso la realizzazione di un'opera che è strategica per il porto di Livorno e per l'intera economia livornese'.



Livorno, Darsena Europa pronta per il 2024. Concluse le simulazioni tecnico-nautiche

19 GIUGNO 2020 - 10:40



Livorno - La Darsena Europa sarà pronta per il 2024. La conferma arriva dal presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, del Mar Tirreno Settentrionale, dopo aver annunciato la conclusione delle oltre trenta simulazioni di manovra finalizzate alla valutazione degli aspetti tecnico-nautici del progetto delle opere di difesa e dei dragaggi della prima fase della Darsena Europa, che prevede la costruzione di un nuovo container terminal nel porto di Livorno e delle opere connesse.

L'AdSP ha reso noto che sulla base dei riscontri emersi durante le prime due giornate di simulazione sono state apportate al progetto preliminare dell'opera alcune modifiche che hanno consentito di compiere in piena sicurezza le manovre di ingresso, ormeggio, disormeggio e uscita di portacontainer sia della classe neo-Panamax (di progetto per il Piano regolatore portuale di Livorno) che di quella megamax-24 (MGX-24). Le prove sono state effettuate dai piloti del porto di Livorno assistiti dal personale della Rimorchiatori Neri presso il simulatore navale 'Real time' della genovese Cetena del gruppo

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Piattaforma Europa di Livorno: simulato l'ingresso di portacontainer da 24.000 Teu

L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha reso noto che sono state effettuate dai Piloti del Porto di Livorno, assistiti dal personale della Soc. Rimorchiatori Neri, presso il simulatore navale Real time' di Cetena, oltre trenta simulazioni di manovra finalizzate alla valutazione degli aspetti tecnico nautici del progetto delle opere di difesa e dei dragaggi della Prima Fase della Piattaforma Europa (o Darsena Europa). Le prove sono state realizzate alla presenza della Capitaneria di Porto, dei progettisti della Darsena Europa e della Direzione Infrastrutture dell'AdSP, ed effettuate anche con condizioni meteomarine avverse e con venti di intensità sino a 25 nodi. I test hanno riguardato l'accesso ai due ormeggi previsti per le navi portacontainer in Darsena Europa. Sulla base dei riscontri emersi durante le prime due giornate di simulazione, sono state apportate al progetto preliminare dell'opera alcune modifiche che hanno consentito di compiere in piena sicurezza le manovre di ingresso, ormeggio, disormeggio e uscita di portacontainer sia della classe Neo-Panamax (di progetto per il Piano regolatore portuale di Livorno), che di quella Megamax-24 (MGX-24), vale a dire quelle di ultima generazione da 24.000 Teu. Si tratta di un meraviglioso lavoro di squadra che ha visto coinvolte le maggiori esperienze di settore, una esperienza di progettazione integrata che può essere considerata un esempio di settore ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, che ha ringraziato la Capitaneria di Porto e i Piloti per il grande lavoro profuso e per gli importanti suggerimenti tecnici grazie ai quali è stato possibile ottimizzare il risultato. Poi ha aggiunto: La collaborazione è stata proficua. Grazie a questa infrastruttura, ai collegamenti ferroviari in via di realizzazione e all'opera di integrazione con il retroporto, lo scalo livornese sarà presto in grado di rispondere a tutte le esigenze dei moderni traffici container internazionali e non solo. Con oggi vogliamo lanciare un messaggio chiaro ai mercati: Livorno ha davanti a sé un futuro promettente. Il sindaco di Livorno, Luca Salvetti, a sua volta ha affermato: 'La riuscita delle simulazioni di manovra effettuate a Genova, propedeutiche alla realizzazione della Darsena Europa, è una notizia che ci conforta e che attendevamo. E' un altro passo avanti verso la realizzazione di un'opera che è strategica per il porto di Livorno e per l'intera economia livornese. Cogliamo con soddisfazione il lavoro portato avanti dall'Autorità di Sistema in questa fase. Autorità che si è anche interfacciata con la Capitaneria e con il corpo dei Piloti del porto di Livorno per arrivare al risultato migliore. Una bella joint venture funzionale al progetto e funzionale anche a quello che serve per lo sviluppo futuro del porto e della città'.



Livorno, quadrimestre in calo

LIVORNO C'era da prevederlo e si è puntualmente verificato: segni meno davanti a tutti gli indicatori di traffico, con l'unica eccezione per quello dei prodotti forestali, cresciuto di quasi il 10% a causa dell'aumentata domanda di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica. Sono questi i risultati quadrimestrali del **porto** di **Livorno**, pubblicati nella sezione Osservatorio Covid-19 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Il bilancio consuntivo riflette chiaramente la situazione generale attuale di emergenza, che non ha risparmiato nessun **porto** in termini di contrazione dei volumi movimentati. Tra gennaio ed aprile lo scalo ha movimentato complessivamente 10,2 milioni di tonnellate di merce, facendo registrare un decremento del 15,9% sullo stesso periodo del 2019. In calo il traffico dei container, che nei primi mesi dell'anno, ha fatto segnare, al netto delle operazioni di trasbordo (in crescita del 3,7%), una diminuzione del 4,7%, a 251.333 TEUs. Diminuiscono sia i container pieni (-4,3%) che quelli vuoti (-19,4%). Dati negativi anche per il traffico rotabile che, dopo le buone performance e i continui record degli ultimi anni ha fatto registrare un calo complessivo del 15,9% in termini di mezzi commerciali movimentati, a 141.181 unità. La flessione ha interessato sia lo sbarco che l'imbarco con una dinamica più accentuata per l'export. In diminuzione, inoltre, sia il traffico delle auto nuove (ne sono state movimentate 154.605, contro le 227 mila dello scorso anno, -32%) che quello della merce alla rinfusa (-29% per quelle liquide, -8,9% per quelle solide). Come accennato, i prodotti forestali sono invece risultati l'unico traffico commerciale in positivo con 563.918 tonnellate movimentate e un +9,9% sul primo quadrimestre del 2019, risultato quest'ultimo da attribuirsi all'aumento della domanda di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica, prodotti tipici delle cartiere della Lucchesia particolarmente richiesti nel periodo Covid-19. Per quanto riguarda i passeggeri, il **porto** ha messo a segno risultati negativi sia nel traffico traghetti (153.869 persone sbarcate/imbarcate, -58,8% rispetto al 2019) che in quello delle crociere (-78,7%). L'andamento mensile del traffico rotabile, di auto nuove e passeggeri ha messo in evidenza come ad aprile la situazione sia ulteriormente peggiorata rispetto al mese precedente. Per altri traffici, come quello dei contenitori e dei forestali, si sono invece conseguiti risultati positivi di rispettivamente il 3,2 e il 29%.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

portoferraio

Caso benzina, arrivati altri rifornimenti ma il prefetto convoca tutti a Livorno

La disputa tra Beyfin, Elbana Petroli ed Eni è tutt' altro che risolta. Zini: «Trovare una soluzione commerciale sicura»

portoferraio Ieri pomeriggio la bettolina ha rifornito di benzina il deposito costiero della società Elbana Petroli. E nella notte, sempre fra ieri e questa mattina, la Beyfin, la compagnia toscana che conta di attivare tra Piombino e Portoferraio una linea stabile per la movimentazione del carburante, senza dover più passare dal servizio di stoccaggio e distribuzione dell' Elbana Petroli, ha trasportato cisterne con cui ha rifornito i suoi distributori (in tutto sono sette su 18 pompe di benzina attive sull' intero territorio). Risolta, allora, l' emergenza benzina? Non proprio. Più che risoluzione è meglio parlare di tregua armata. Gli occhi, ora, sono tutti puntati a martedì 23 giugno, Prefettura di Livorno. Il dottor Gianfranco Tomao ha convocato le parti in causa, i sindaci di Portoferraio e Piombino, l' **Autorità di Sistema Portuale** dell' Alto Tirreno, le **Autorità** marittime portuali. Sono stati inoltre invitati i rappresentanti dei ministeri dello Sviluppo e delle Infrastrutture, per addvenire a una soluzione del problema di rifornimento di carburante all' Elba. Possibilmente la più condivisa dalle parti. «Ritengo - ha detto al giornale il sindaco Angelo Zini - che da questo tavolo sarà presa una decisione che ci

auguriamo scongiuri il problema dell' approvvigionamento di carburante ora che si viaggia decisamente verso l' alta stagione e in questo periodo sono attesi i turisti. Si entrerà in una fase di definizione della questione e penso che dopo si riuscirà a capire meglio quali siano le cose da fare. La bettolina che ha rifornito l' Elbana Petroli ha portato una boccata di ossigeno ma non c' è ancora una soluzione definitiva». In pratica si sa che l' Eni che è la società con una sede a Portoferraio che da anni gestisce il deposito costiero nella zona **portuale**, dal 31 maggio ha interrotto il rapporto di collaborazione con Elbana Petroli, per cui il deposito è rimasto bloccato. Tuttavia la compagnia aveva autorizzato la società elbana a rifornire i propri distributori con il carburante in giacenza nel deposito costiero. Però sono rimasti a secco le pompe della Beyfin. La quale, per non ritrovarsi in situazioni simili a questa, sta proponendo di attivare una linea via mare stabile (oggi lo sta facendo solo però con "corse occasionali" dettate dalla particolarità del momento storico) per portare il carburante con mezzi propri. Ma dietro a questa proposta la compagnia ha un secondo obiettivo. Quello di abbassare i prezzi per l' utenza. «Perché ci deve esser questa disparità di listino prezzi - ha fatto notare Gamba, titolare del distributore Beyfin a Mola e anche referente per l' Elba per questa società - fra l' Elba e il Continente? Non ci vengano a dire che si tratta di aumenti per il trasporto. Allora se questo è il problema vogliamo trasportare da noi i camion con la nostra Billton. Lo vogliamo fare per tutti gli elbani. E per un senso di equità». Che sono un po' gli stessi contenuti che aveva espresso il primo cittadino di Portoferraio nella lettera che aveva indirizzato all' **autorità** di governo, nel rispetto del bene pubblico. «Bisogna creare - aveva scritto Zini - le condizioni di logistica e commerciali, affinché i prodotti petroliferi per autotrazione alla pompa sull' Elba abbiano lo stesso prezzo del continente. E insieme a ciò anche la garanzia assoluta di approvvigionamento e rifornimento di carburanti e benzina per autotrazione sull' isola d' Elba per 365 giorni l' anno, nel rispetto e garanzia - concludeva la lettera del sindaco - di ogni forma di sicurezza e di prevenzione di pericolo per la pubblica incolumità nei trasporti via mare, nei depositi commerciali» .



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

--L.C.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«Vogliamo vederci chiaro sui conti del porto»

IL FOCUS I membri dell' organismo di partenariato vogliono vedere chiaro sul bilancio consuntivo dell' **Autorità** di **sistema portuale** approvato giovedì dal Comitato di gestione nonostante il voto contrario del rappresentante del Comune di Civitavecchia. Un bilancio che si chiude con un avanzo di amministrazione di 15 milioni e 518.235,18 euro ma sul quale pesano enormemente i contenziosi in essere che ammontano in totale a circa 300 milioni di euro. Nello specifico, il Rendiconto Generale per il 2019 mostra un valore delle entrate correnti pari a 54.666.334,45 euro rispetto a quanto preventivato nel Bilancio di Previsione di 47.024.966, mostrando una differenza di 7 milioni e 641.368,45 euro. «Quindici milioni di euro di avanzo che avrebbero potuto avere vari utilizzi commenta il referente della Filt Cgil Alessandro Borgioni membro del Partenariato se non ci fosse la spada di Damocle dei contenziosi. Quello approvato dal Comitato di gestione rischia di essere un Bilancio commissariato nei fatti. E questo aspetto ci preoccupa non poco». Proprio il Partenariato la scorsa settimana aveva dato il via libera al Bilancio consuntivo del 2019 chiedendo però un impegno chiaro al presidente dell' ente Francesco Maria di Majo: chiedere al Collegio dei revisori dei Conti un parere per l' utilizzo, almeno in parte, dei 49 milioni accantonati nel fondo rischi per aiutare i bilanci delle società di interesse generale e delle imprese, messi in ginocchio dalla crisi del Covid. Un utilizzo sul quale i revisori hanno però dato parere contrario, sottolineando anzi la necessità che il fondo venga incrementato con nuova liquidità. «A questo punto, come organismo di partenariato prosegue Borgioni abbiamo chiesto un incontro urgente con i revisori dei conti per fare chiarezza sul capitolo accantonamento rischi. Personalmente vorrei capire quanti e quali sono, quali quelli nuovi o quali invece ereditati. Ma anche chi li sta seguendo, se gli avvocati dell' ente, l' Avvocatura dello Stato o consulenti esterni». Cristina Gazzellini
© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti di Roma e Lazio: il Comitato di Gestione approva il bilancio consuntivo 2019

(FERPRESS) - Civitavecchia, 19 GIU - Passato lo scorso 10 giugno nel corso della seduta dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il bilancio consuntivo 2019 dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar **Tirreno Centro Settentrionale** è stato approvato, oggi, dal Comitato di Gestione dell' ente con il solo voto contrario, anche per quest' anno, del rappresentante del Comune di Civitavecchia. "Con il bilancio 2019 - spiega il Presidente dell' AdSP, **Francesco Maria di Majo** - abbiamo completato le attività di riaccertamento con cui si sono ricogniti tutti i residui di parte capitale, come peraltro ci era stato richiesto anche dal ministero vigilante. Dal 2018 al 2019 abbiamo, inoltre, registrato un aumento di circa 2 milioni di euro dai diritti di porto, frutto essenzialmente della politica di incentivazione e riequilibrio delle tariffe iniziata nel 2018. Il decreto 255/2017 ha, infatti, consentito il raggiungimento di una situazione di effettivo riequilibrio della distribuzione del carico contributivo oltre ad assicurare, fin dall' inizio, una trasparente imposizione del corrispettivo sulla base del principio del "chi usa paga". Per quanto concerne, invece, le entrate tributarie, queste sono rimaste costanti nonostante il vertiginoso calo, che supera i 3 milioni di euro, a seguito della riduzione dell' importazione di carbone ma, grazie ad altri traffici risultati in crescita, siamo riusciti a compensare la perdita". "Nonostante la rigidità di bilancio imposta dai fondi vincolati per i contenziosi - prosegue il Presidente - l' ente è riuscito, attraverso anche l' aggiudicazione di contributi a fondo perduto dell' Unione Europea, a portare avanti importanti progetti infrastrutturali previsti dal Piano Regolatore Portuale e, a breve, sarà bandita la gara per la progettazione definitiva ed esecutiva del progetto dell' ultimo miglio ferroviario che assicurerà maggiore competitività al porto permettendo di abbattere ulteriormente le emissioni nocive in ambito portuale. Proseguiamo, quindi, nel percorso ad ampio raggio finalizzato allo sviluppo dei traffici commerciali nei tre porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Ringrazio tutti i membri del Comitato per i preziosi contributi emersi nel corso della seduta, ed aggiungo i ringraziamenti anche nei confronti del Collegio dei Revisori dei Conti e di tutto lo staff dell' area amministrativa dell' ente per l' impegno dimostrato in questo periodo in vista dell' approvazione del bilancio consuntivo dell' ente. Un caloroso e sentito grazie voglio rivolgerlo all' ammiraglio Vincenzo Leone, intervenuto oggi in quello che è stato il suo ultimo Comitato di Gestione poiché, nei prossimi giorni, sarà destinato ad altro importante e prestigioso incarico nella città di Roma. Voglio esprimergli tutta la mia stima e lo ringrazio per il costante supporto dimostrato nei miei confronti e nei confronti dell' ente che mi onoro di presiedere, soprattutto nei momenti di maggiore difficoltà per le attività portuali", conclude il Presidente dell' Authority. Parole di stima ed affetto per il Comandante Leone sono state espresse da tutti i componenti dell' organo di governance dell' AdSP. Nello specifico, il Rendiconto Generale per il 2019 mostra un valore delle entrate correnti pari a 54.666.334,45 rispetto a quanto preventivato nel Bilancio di Previsione di 47.024.966,00 mostrando una differenza di 7.641.368,45 che per 1.481.966,60 rappresenta l' incremento di entrate dovute a maggiori introiti delle tasse portuali, per 298.004,70 rappresenta l' incremento di entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi "Diritti dell' infrastruttura portuale", di 5.700.241,79 dovute a maggiori introiti per canoni demaniali e per i restanti 161.155,36 per altre entrate non classificabili in altre voci. La situazione amministrativa dell' ente si chiude, pertanto, con un avanzo di amministrazione di 15.518.235,18.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti del Lazio, comitato di gestione approva il bilancio consuntivo

Il documento ha ricevuto il solo voto contrario del rappresentante del Comune di Civitavecchia

Con il solo voto contrario, anche per quest' anno, del rappresentante del Comune di Civitavecchia, è stato approvato giovedì dal comitato di gestione il bilancio consuntivo 2019 dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**. "Con il bilancio 2019 - spiega il presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo - abbiamo completato le attività di riaccertamento con cui si sono ricogniti tutti i residui di parte capitale, come peraltro ci era stato richiesto anche dal ministero vigilante. Dal 2018 al 2019 abbiamo, inoltre, registrato un aumento di circa 2 milioni di euro dai diritti di porto, frutto essenzialmente della politica di incentivazione e riequilibrio delle tariffe iniziata nel 2018. Il decreto 255/2017 ha, infatti, consentito il raggiungimento di una situazione di effettivo riequilibrio della distribuzione del carico contributivo oltre ad assicurare, fin dall' inizio, una trasparente imposizione del corrispettivo sulla base del principio del 'chi usa paga'. Per quanto concerne, invece, le entrate tributarie, queste sono rimaste costanti nonostante il vertiginoso calo, che supera i 3 milioni di euro, a seguito della riduzione dell' importazione di carbone ma, grazie ad altri traffici risultati in crescita, siamo riusciti a compensare la perdita". "Nonostante la rigidità di bilancio imposta dai fondi vincolati per i contenziosi - prosegue il presidente - l' ente è riuscito, attraverso anche l' aggiudicazione di contributi a fondo perduto dell' Unione Europea, a portare avanti importanti progetti infrastrutturali previsti dal Piano Regolatore **Portuale** e, a breve, sarà bandita la gara per la progettazione definitiva ed esecutiva del progetto dell' ultimo miglio ferroviario che assicurerà maggiore competitività al porto permettendo di abbattere ulteriormente le emissioni nocive in ambito **portuale**. Proseguiamo, quindi, nel percorso ad ampio raggio finalizzato allo sviluppo dei traffici commerciali nei tre porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta". "Ringrazio tutti i membri del comitato per i preziosi contributi emersi nel corso della seduta - sottolinea di Majo - ed aggiungo i ringraziamenti anche nei confronti del collegio dei revisori dei conti e di tutto lo staff dell' area amministrativa dell' ente per l' impegno dimostrato in questo periodo in vista dell' approvazione del bilancio consuntivo dell' ente. Un caloroso e sentito grazie voglio rivolgerlo all' ammiraglio Vincenzo Leone, intervenuto oggi in quello che è stato il suo ultimo comitato di Gestione poiché, nei prossimi giorni, sarà destinato ad altro importante e prestigioso incarico nella città di Roma. Voglio esprimergli tutta la mia stima e lo ringrazio per il costante supporto dimostrato nei miei confronti e nei confronti dell' ente che mi onora di presiedere, soprattutto nei momenti di maggiore difficoltà per le attività portuali", conclude il presidente dell' Authority. Parole di stima ed affetto per il Comandante Leone sono state espresse da tutti i componenti dell' organo di governance dell' AdSP. I numeri Nello specifico, il rendiconto generale per il 2019 mostra un valore delle entrate correnti pari a 54.666.334,45 euro rispetto a quanto preventivato nel bilancio di previsione di 47.024.966,00 euro mostrando una differenza di 7.641.368,45 euro che per 1.481.966,60 rappresenta l' incremento di entrate dovute a maggiori introiti delle tasse portuali, per 298.004,70 rappresenta l' incremento di entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi "Diritti dell' infrastruttura **portuale**", di 5.700.241,79 dovute a maggiori introiti per canoni demaniali e per i restanti 161.155,36 euro per altre entrate non classificabili in altre voci. La situazione amministrativa dell' ente si chiude, pertanto, con un avanzo di amministrazione di 15.518.235,18 euro.



Porti di Roma e del Lazio, approvato il bilancio consuntivo 2019

GAM EDITORI

19 giugno 2020 - Passato lo scorso 10 giugno nel corso della seduta dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il bilancio consuntivo 2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale è stato approvato, ieri, dal Comitato di Gestione dell'ente con il solo voto contrario, anche per quest'anno, del rappresentante del Comune di Civitavecchia. "Con il bilancio 2019 - spiega il Presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo - abbiamo completato le attività di riaccertamento con cui si sono ricogniti tutti i residui di parte capitale, come peraltro ci era stato richiesto anche dal ministero vigilante. Dal 2018 al 2019 abbiamo, inoltre, registrato un aumento di circa 2 milioni di euro dai diritti di porto, frutto essenzialmente della politica di incentivazione e riequilibrio delle tariffe iniziata nel 2018. Il decreto 255/2017 ha, infatti, consentito il raggiungimento di una situazione di effettivo riequilibrio della distribuzione del carico contributivo oltre ad assicurare, fin dall'inizio, una trasparente imposizione del corrispettivo sulla base del principio del "chi usa paga". "Per quanto concerne, invece, le entrate tributarie, queste sono rimaste costanti nonostante il vertiginoso calo, che supera i 3 milioni di euro, a seguito della riduzione dell'importazione di carbone ma, grazie ad altri traffici risultati in crescita, siamo riusciti a compensare la perdita". "Nonostante la rigidità di bilancio imposta dai fondi vincolati per i contenziosi - prosegue il Presidente - l'ente è riuscito, attraverso anche l'aggiudicazione di contributi a fondo perduto dell'Unione Europea, a portare avanti importanti progetti infrastrutturali previsti dal Piano Regolatore Portuale e, a breve, sarà bandita la gara per la progettazione definitiva ed esecutiva del progetto dell'ultimo miglio ferroviario che assicurerà maggiore competitività al porto permettendo di abbattere ulteriormente le emissioni nocive in ambito portuale. Proseguiamo, quindi, nel percorso ad ampio raggio finalizzato allo sviluppo dei traffici commerciali nei tre porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta", conclude il Presidente dell'Authority.



PORTO DI BRINDISI: IL VECCHIO 'FANALE ROSSO' TORNERÀ A NUOVA VITA. L'ADSP AVVIA LA PROCEDURA PER LA RISTRUTTURAZIONE

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 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.



RIPARTENZA Solo nei giorni scorsi aveva completato l'assetto istituzionale

L' autorità di sistema portuale dello Stretto avvia una consultazione pubblica

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto ha avviato una consultazione pubblica sul Documento Programmatico che sarà alla base del nuovo Piano Operativo Triennale 2020-2022. Il documento, contiene le principali indicazioni delle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche che il Presidente Mega intende perseguire nel prossimo triennio e rappresenta la base di confronto e discussione con tutti gli stakeholders del territorio. Claudio Aloisio rio. Per evitare di costruire un Piano Operativo poco realistico e sganciato dal contesto del territorio e dalla programmazione degli Enti Locali e delle Regioni che hanno interessi sui porti del **sistema**, il Presidente dell' Authority ha deciso, d' intesa con il Comitato di Gestione, di avviare un percorso di confronto, sin dalla fase di costruzione del documento, aggiuntivo rispetto ai passaggi approvativi previsti dalla legge. Gli obiettivi strategici posti alla base del primo POT dell' AdSP dello Stretto ed a cui si ritiene dovranno essere finalizzate tutte le azioni operative da sviluppare saranno: un' infrastrutturazione sostenibile; l' eccellenza operativa; l' alleanza con i territori; l' affidabilità istituzionale; la trasformazione digitale ed il posizionamento sui mercati. Il documento

programmatico propone poi un elenco, indicato come non esaustivo, di temi che dovranno essere oggetto della consultazione pubblica e del confronto con le Istituzioni del territorio. Alcuni di essi dovranno riguardare una visione a breve e medio termine, come il traghettamento passeggeri e merci sullo Stretto, il Crocierismo, la ZES, l' integrazione intermodale, la riqualificazione della Zona Falcata e dell' area della Fiera a Messina, i collegamenti con le Isole Eolie. Altri invece riguardano azioni strategiche di lungo termine e contemplano il completamento del nuovo assetto per il traghettamento sullo Stretto, la rifunionalizzazione dei porti di Milazzo, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni, lo sviluppo di infrastrutture logistiche retroportuali e la valorizzazione dei waterfront portuali. I cittadini, le forze politiche, le rappresentanze sindacali ed imprenditoriali e della cittadinanza attiva sono invitati a far pervenire alla mail dedicata consultazioni@porto.messina.it proprie osservazioni e proposte al fine di acquisire elementi ulteriori di conoscenza utili alla formazione del documento finale. "Si tratta di uno dei principali documenti di programmazione strategica dell' Ente e, di fatto, può essere considerato il programma di mandato mio e del Comitato di Gestione" dichiara Mega. "Ho ritenuto doveroso e proficuo attivare, prima dell' approvazione definitiva del POT da parte del Comitato di gestione, un percorso di ascolto di tutti i possibili portatori di interesse, convinto che ciò potrà consentire a me ed ai colleghi del Comitato di Gestione di effettuare scelte più oculate e soprattutto orientate a rendere ancora più competitivo il **sistema portuale** dello Stretto e i servizi ad esso connessi".



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Gestione dell' Isola Bianca Sinergest via dopo 30 anni

A Italservizi 2007 e Sps-Fast gli appalti dell' Authority per il prossimo biennio Ma la società mista che mette insieme Gruppo Onorato e Comune spera nel TarPORTO» L' ASSEGNAZIONE DEI SERVIZI

GIANDOMENICO MELE

OLBIA Dopo trent' anni di onorato servizio, la Sinergest dice addio alla gestione del porto Isola Bianca di Olbia. La società mista pubblico privata che vede come socio di maggioranza il gruppo Onorato Armatori, proprietario di Moby e Tirrenia, insieme al Comune di Olbia, ha perso anche l' ultimo avamposto nel porto di Olbia. È stata infatti la società Italservizi 2007 ad aggiudicarsi il primo lotto del bando di gara riferito al servizio di accoglimento, ricezione, smistamento e instradamento dei veicoli in arrivo e in partenza dal porto. La società ha totalizzato il massimo del punteggio attribuibile, pari a 100 punti (70 per l' offerta tecnica e 30 per quella economica), rispetto ai 50,41 attribuiti alla Mast Spa di Napoli. La Sinergest, quindi, abdica al suo storico ruolo di terminalista nel porto di Olbia, almeno per la durata dei due anni, con l' opzione di un ulteriore anno aggiuntivo, dell' affidamento deciso dall' **Autorità di sistema portuale della Sardegna (Adsp)**. I lotti. Il terzo lotto, che riguarda l' attività di infopoint, deposito bagagli, assistenza ai passeggeri all' interno della stazione marittima, è stato, invece, aggiudicato al raggruppamento temporaneo olbiese Sps Srl e Fast, che ha raggiunto un punteggio di 75,91 rispetto ai 64,412 della Italservizi 2007. Rinviata, invece, la conclusione della procedura di gara per il secondo lotto, relativo al trasporto su navetta dalla stazione marittima alla nave e viceversa, per il quale l' **Adsp** ha richiesto alcuni chiarimenti sulla congruità nel rapporto offerta tecnica e offerta economica ad una delle cinque società concorrenti. La gestione. Sarà fondamentale la piena applicazione della clausola sociale, con il riassorbimento del personale dipendente della società uscente, parametro considerato decisivo nella valutazione della commissione. Il valore complessivo stimato dell' appalto, della durata di due anni più uno, è pari a poco più di 6 milioni e 445 mila euro a ribasso di gara, circa 2 milioni di euro all' anno. Data la lunga durata dell' appalto, l' **Adsp**, in caso di sopraggiunte necessità di pubblico interesse, potrà comunque recedere dal contratto con un congruo preavviso. Una via d' uscita per la Port authority che ha dovuto accantonare la rivoluzione in banchina a favore della normale amministrazione. Ma anche per rivedere i termini dei servizi in periodi economicamente migliori. L' incasso delle tasse portuali sarà quasi dimezzato. Dagli 8 milioni di euro degli ultimi tre anni ai presunti quattro milioni e mezzo del 2020. L' emergenza Covid-19 ha, infatti, tagliato le stime degli introiti per l' **Autorità di sistema portuale della Sardegna** sullo scalo Isola Bianca. Il ricorso. La Sinergest ha presentato un ricorso al Tribunale amministrativo regionale contro la Port authority per l' annullamento del bando di gara per l' affidamento dei servizi ai passeggeri nel porto di Olbia. La società sostiene di essersi "trovata di fronte all' impossibilità di poter determinare una convenienza tecnica ed economica per formulare un' offerta, non essendo stato definito un ammontare minimo fisso di ore che l' **Adsp** si impegnerà a riconoscere per lo svolgimento del servizio di cui ai Lotti 1 e 2, nel corso della durata contrattuale". Non dando così la possibilità alla società di determinare un adeguato dimensionamento dell' impresa in termini di maestranze, tale da coprire il costo del personale.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

La Cgil: «I lavoratori vanno riassunti, vigileremo sui contratti»

Ventuno lavoratori per il primo lotto. Tre per il secondo. Sono i dipendenti ex Sinergest che in applicazione della clausola sociale dovrebbero essere riassunti dalle società che si sono aggiudicate l'affidamento del servizio. «Fatta salva la clausola sociale che abbiamo sempre rivendicato, come sindacato vigileremo sulle condizioni contrattuali: orario di lavoro e contratto nazionale applicato - spiega Luisa Di Lorenzo, segretaria della Cgil gallurese -. La preoccupazione è che le nuove condizioni possano penalizzare i lavoratori. Questo aspetto al di là dell'entusiasmo dell'Adsp chiama in causa le risorse che sono state destinate al bando, che speriamo non siano insufficienti per garantire le medesime condizioni reddituali dei lavoratori». Nulla poi si sa circa il destino dei quasi 50 stagionali impiegati al porto durante il periodo estivo. La clausola sociale protegge solo gli assunti a tempo indeterminato.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. Premiate le offerte della romana Italservizi 2007 e degli olbiesi di SPS e Fast

Affidati due lotti dei servizi in porto

Sulla scelta pesa il ricorso di Sinergest. La Cgil: timori per gli stagionali

Dopo mesi di incertezze, di affidamenti temporanei e di preoccupazione per la sorte dei lavoratori, l' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna ha affidato due dei tre lotti, messi a bando il 20 aprile scorso, per la gestione dei servizi ai passeggeri nel porto di Olbia. Su nove offerte, ad aggiudicarsi il servizio di accogliimento, ricezione, smistamento e instradamento dei veicoli è la romana Italservizi 2007, mentre Infopoint, deposito bagagli e assistenza ai passeggeri vanno al raggruppamento temporaneo olbiese SPS e Fast. Oltre a garantire il rispetto degli standard internazionali soprattutto relativamente alla cura dei passeggeri, e in particolare di quelli con ridotta mobilità, le società aggiudicatriche dovranno rispettare la piena applicazione della clausola sociale. E cioè, il riassorbimento del personale dipendente di Sinergest, società uscente, che non ha partecipato al bando. Anzi, lo ha impugnato al Tar, che si pronuncerà nel merito il 24 giugno. La protesta «Non era possibile fare un' offerta seria: il pagamento a ore dei dipendenti imposto dall' Asdp al posto dell' applicazione del contratto dei lavoratori portuali, utilizzato fino alla scadenza della concessione demaniale, ci avrebbe fatto rimettere un sacco di soldi», dice il direttore di Sinergest, Duccio Bonacossa. Il quale denuncia un insoluto di 46mila euro al mese dovuti dall' Authority («pericoloso carrozzone che sta rovinando Olbia e il suo porto») alla Sinergest per il servizio temporaneo affidatole, da gennaio ad aprile, ancora in attesa di contratto che, a questo punto, la società non intende firmare. «Fatta salva la clausola sociale, che abbiamo sempre rivendicato, la preoccupazione è che le nuove condizioni possano penalizzare i lavoratori: questo aspetto, al di là dell' entusiasmo dell' Asdp, chiama in causa le risorse destinate al bando che speriamo non siano insufficienti per garantire il trattamento reddituale finora riservato ai dipendenti», dichiara la presidente della Cgil Gallura, Luisa Di Lorenzo, che si interroga, anche, sul destino dei 40 stagionali. Ora i bus navetta In attesa di concludere l' affidamento dell' ultimo lotto (per i bus navetta), rinviata per accertamenti su una delle cinque società concorrenti, «possiamo confermare la piena operatività, con un netto miglioramento degli standard qualitativi, dei servizi ai passeggeri nel porto di Olbia», ha esultato il presidente dell' **Autorità portuale**, Massimo Deiana. Tania Careddu.



Porto Olbia, affidati servizi accoglienza passeggeri e info

Saranno le società Italservizi 2007 ed il raggruppamento Sviluppo Performance Strategie e Fast a gestire, per i prossimi due anni (con l'opzione di un ulteriore anno aggiuntivo) i servizi ai passeggeri nel porto di Olbia - Isola Bianca. È il risultato dell'apertura delle offerte per l'appalto bandito dall'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sardegna lo scorso 20 aprile, che ha registrato ben 9 offerte. Due su tre i lotti aggiudicati ieri sera con la firma del decreto del Presidente dell'**AdSP**. Il primo lotto, riferito al servizio di accoglimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli in arrivo e in partenza dal porto, sarà gestito dalla società di Roma Italservizi 2007, che ha totalizzato il massimo del punteggio attribuibile, pari a 100 punti (70 per l'offerta tecnica e 30 per quella economica), rispetto ai 50,41 attribuiti alla Mast Spa di Napoli. L'altro lotto, che riguarda l'attività di Info point, deposito bagagli, assistenza ai passeggeri all'interno della Stazione Marittima, è stato, invece, aggiudicato al raggruppamento temporaneo olbiese Sps Srl e Fast, che ha raggiunto un punteggio di 75,91 rispetto ai 64,412 della Italservizi 2007. Rinvitata, invece, la conclusione della procedura di gara per il secondo lotto, inerente al trasporto su navetta dalla stazione marittima alla nave e viceversa, per il quale l'**AdSP** ha richiesto alcuni chiarimenti sulla congruità nel rapporto offerta tecnica - offerta economica ad una delle 5 società concorrenti. In base alle offerte tecniche esaminate, tutti i servizi saranno in linea con gli standard internazionali, in particolare per l'organizzazione dell'instradamento, la cura dei passeggeri, soprattutto quelli con mobilità ridotta, ed il monitoraggio della qualità del servizio che dovrà essere resa con scadenze prestabilite in fase contrattuale all'**AdSP**. Il valore complessivo stimato dell'appalto, della durata di due anni più uno, è pari a poco più di 6 milioni e 445 mila euro a ribasso di gara, circa 2 milioni di euro all'anno. "In attesa di concludere la procedura di affidamento del servizio di bus navetta, possiamo comunque confermare la continuità e la piena operatività, con un netto miglioramento degli standard qualitativi, dei servizi ai passeggeri - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna - Nel contempo è stata recepita a pieno la nostra proposta di applicazione della clausola sociale, con il non scontato riassorbimento, almeno per i due lotti aggiudicati, di tutto il personale della società uscente. Un risultato positivo per l'attività del porto di Olbia, che ha visto una grande partecipazione da parte di operatori economici provenienti da tutta Italia, alla quale abbiamo fatto fronte, nonostante il lockdown, con grande senso di responsabilità e professionalità da parte del personale dipendente".



Informare

Olbia Golfo Aranci

Aggiudicati i primi due lotti della gara per i servizi ai passeggeri del porto di Olbia

Alla Italservizi 2007 l' instradamento dei veicoli e al gruppo Sps e Fast info point e assistenza passeggeri Saranno le società Italservizi 2007 e il raggruppamento Sviluppo Performance Strategie e Fast a gestire, per i prossimi due anni (con l' opzione di un ulteriore anno aggiuntivo), i lotti I e III del bando di gara per l' affidamento dei servizi ai passeggeri nel **porto di Olbia**

- Isola Bianca, servizi in precedenza svolti dalla Sinergest del gruppo Onorato Armatori. Si tratta di due sui tre lotti complessivi che sono stati aggiudicati ieri

sera con la firma del decreto del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, nell' ambito della gara d' appalto bandita lo scorso 20 aprile, per la quale sono pervenute nove offerte. Il primo

lotto, riferito al servizio di accogliimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli in arrivo e in partenza dal **porto**, sarà gestito dalla

società Italservizi 2007 di Roma che ha totalizzato il massimo del punteggio attribuibile, pari a 100 punti (70 per l' offerta tecnica e 30 per quella economica), rispetto ai 50,41 attribuiti alla Mast Spa di Napoli. Il terzo lotto,

che riguarda l' attività di info point, deposito bagagli, assistenza ai passeggeri all' interno della Stazione Marittima, è stato aggiudicato al raggruppamento temporaneo olbiese Sps Srl e Fast, che

ha raggiunto un punteggio di 75,91 rispetto ai 64,412 della Italservizi 2007. Rinvii, invece, la conclusione della procedura di gara per il secondo lotto, inerente al trasporto su navetta dalla stazione marittima alla nave e viceversa,

per il quale l' AdSP ha richiesto alcuni chiarimenti sulla congruità nel rapporto offerta tecnica - offerta economica ad una delle cinque società concorrenti. Il valore complessivo stimato dell' appalto, della durata di due anni più uno, è pari

a poco più di 6,4 milioni di euro a ribasso di gara, circa due milioni di euro all' anno. L' AdSP ha specificato che, attesa la lunga durata dell' appalto, in caso di sopraggiunte necessità di pubblico interesse l' ente portuale potrà

comunque recedere dal contratto con un congruo preavviso. «In attesa di concludere la procedura di affidamento del servizio di bus navetta - ha commentato Deiana - possiamo comunque confermare la continuità e la piena operatività,

con un netto miglioramento degli standard qualitativi, dei servizi ai passeggeri. Nel contempo è stata recepita a pieno la nostra proposta di applicazione della clausola sociale, con il non scontato riassorbimento, almeno per i due lotti

aggiudicati, di tutto il personale della società uscente. Un risultato positivo per l' attività del **porto di Olbia**, che ha visto una grande partecipazione da parte di operatori economici provenienti da tutta Italia, alla quale abbiamo fatto fronte,

nonostante la situazione emergenziale imposta dal lockdown, con grande senso di responsabilità e professionalità da parte del personale dipendente».



19 giugno 2020

Aggiudicati i primi due lotti della gara per i servizi ai passeggeri del porto di Olbia

Alla Italservizi 2007 l'instradamento dei veicoli e al gruppo Sps e Fast info point e assistenza passeggeri

Saranno le società Italservizi 2007 e il raggruppamento Sviluppo Performance Strategie e Fast a gestire, per i prossimi due anni (con l'opzione di un ulteriore anno aggiuntivo), i lotti I e III del bando di gara per l'affidamento dei servizi ai passeggeri nel porto di Olbia - Isola Bianca, servizi in precedenza svolti dalla Sinergest del gruppo Onorato Armatori. Si tratta di due sui tre lotti complessivi che sono stati aggiudicati ieri sera con la firma del decreto del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, nell'ambito della gara d'appalto bandita lo scorso 20 aprile, per la quale sono pervenute nove offerte.

Il primo lotto, riferito al servizio di accogliimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli in arrivo e in partenza dal porto, sarà gestito dalla società Italservizi 2007 di Roma che ha totalizzato il massimo del punteggio attribuibile, pari a 100 punti (70 per l'offerta tecnica e 30 per quella economica), rispetto ai 50,41 attribuiti alla Mast Spa di Napoli.

Il terzo lotto, che riguarda l'attività di info point, deposito bagagli, assistenza ai passeggeri all'interno della Stazione Marittima, è stato aggiudicato al raggruppamento temporaneo olbiese Sps Srl e Fast, che ha raggiunto un punteggio di 75,91 rispetto ai 64,412 della Italservizi 2007.

Rinviata, invece, la conclusione della procedura di gara per il secondo lotto, inerente al trasporto su navetta dalla stazione marittima alla nave e viceversa, per il quale l'AdSP ha richiesto alcuni chiarimenti sulla congruità nel rapporto offerta tecnica - offerta economica ad una delle cinque società concorrenti.

Il valore complessivo stimato dell'appalto, della durata di due anni più uno, è pari a poco più di 6,4 milioni di euro a ribasso di gara, circa due milioni di euro all'anno. L'AdSP ha specificato che, attesa la lunga durata dell'appalto, in caso di sopraggiunte necessità di pubblico interesse l'ente portuale potrà comunque recedere dal contratto con un congruo preavviso.

«In attesa di concludere la procedura di affidamento del servizio di bus navetta - ha commentato Deiana - possiamo comunque confermare la continuità e la piena operatività, con un netto miglioramento degli standard qualitativi, dei servizi ai passeggeri. Nel contempo è stata recepita a pieno la nostra proposta di applicazione della clausola sociale, con il non scontato riassorbimento, almeno per i due lotti aggiudicati, di tutto il personale della società uscente. Un risultato positivo per l'attività del porto di Olbia, che ha visto una grande partecipazione da parte di operatori economici provenienti da tutta Italia, alla quale abbiamo fatto fronte, nonostante la situazione emergenziale imposta dal lockdown, con grande senso di responsabilità e professionalità da parte del personale dipendente».

Aggiudicati i primi due lotti della gara per i servizi ai passeggeri del porto di Olbia - Isola Bianca

Alla Italservizi 2007 l'instradamento dei veicoli e al gruppo Sps e Fast info point e assistenza passeggeri Saranno le società Italservizi 2007 ed il raggruppamento Sviluppo Performance Strategie e Fast a gestire, per i prossimi due anni (con l'opzione di un ulteriore anno aggiuntivo), i lotti I e III del bando di gara per l'affidamento dei servizi ai passeggeri nel porto di Olbia - Isola Bianca. È il risultato dell'apertura delle offerte per l'appalto bandito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna lo scorso 20 aprile, che ha registrato ben 9 offerte. Due su tre i lotti aggiudicati ieri sera con la firma del decreto del Presidente dell'**AdSP**. Il primo, riferito al Servizio di accoglimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli in arrivo e in partenza dal porto, sarà gestito dalla società di Roma Italservizi 2007, che ha totalizzato il massimo del punteggio attribuibile, pari a 100 punti (70 per l'offerta tecnica e 30 per quella economica), rispetto ai 50,41 attribuiti alla Mast Spa di Napoli. Il terzo, che riguarda l'attività di Info point, deposito bagagli, assistenza ai passeggeri all'interno della Stazione Marittima, è stato, invece, aggiudicato al raggruppamento temporaneo olbiese Sps Srl e Fast, che ha raggiunto un punteggio di 75,91 rispetto ai 64,412 della Italservizi 2007. Rinviata, invece, la conclusione della procedura di gara per il secondo lotto, inerente al Trasporto su navetta dalla stazione marittima alla nave e viceversa, per il quale l'**AdSP** ha richiesto alcuni chiarimenti sulla congruità nel rapporto offerta tecnica - offerta economica ad una delle 5 società concorrenti. In base alle offerte tecniche esaminate, tutti i servizi saranno in linea con gli standard internazionali, in particolare per l'organizzazione dell'instradamento, la cura dei passeggeri, soprattutto quelli con mobilità ridotta, ed il monitoraggio della qualità del servizio che dovrà essere resa con scadenze prestabilite in fase contrattuale all'**AdSP**. Non secondaria la piena applicazione della clausola sociale, con il riassorbimento del personale dipendente della società uscente, parametro considerato incisivo nella valutazione della commissione. Il valore complessivo stimato dell'appalto, della durata di due anni più uno, è pari a poco più di 6 milioni e 445 mila euro a ribasso di gara, circa 2 milioni di euro all'anno. Attesa la lunga durata dell'appalto, l'**AdSP**, in caso di sopraggiunte necessità di pubblico interesse, potrà comunque recedere dal contratto con un congruo preavviso. ' In attesa di concludere la procedura di affidamento del servizio di bus navetta, possiamo comunque confermare la continuità e la piena operatività, con un netto miglioramento degli standard qualitativi, dei servizi ai passeggeri - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna - Nel contempo è stata recepita a pieno la nostra proposta di applicazione della clausola sociale, con il non scontato riassorbimento, almeno per i due lotti aggiudicati, di tutto il personale della società uscente. Un risultato positivo per l'attività del porto di Olbia, che ha visto una grande partecipazione da parte di operatori economici provenienti da tutta Italia, alla quale abbiamo fatto fronte, nonostante la situazione emergenziale imposta dal lockdown, con grande senso di responsabilità e professionalità da parte del personale dipendente'.



Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

Servizi passeggeri porto di Olbia, aggiudicati primi due lotti

Gara vinta dalle società Italservizi 2007 ed il raggruppamento Sviluppo Performance Strategie e Fast

Saranno le società Italservizi 2007 ed il raggruppamento Sviluppo Performance Strategie e Fast a gestire, per i prossimi due anni (con l'opzione di un ulteriore anno aggiuntivo), i lotti I e III del bando di gara per l'affidamento dei servizi ai passeggeri nel porto di Olbia - Isola Bianca. È il risultato dell'apertura delle offerte per l'appalto bandito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna lo scorso 20 aprile, che ha registrato ben 9 offerte. Due su tre i lotti aggiudicati ieri sera con la firma del decreto del presidente dell'AdSP. Il primo, riferito al servizio di accogliimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli in arrivo e in partenza dal porto, sarà gestito dalla società di Roma Italservizi 2007, che ha totalizzato il massimo del punteggio attribuibile, pari a 100 punti (70 per l'offerta tecnica e 30 per quella economica), rispetto ai 50,41 attribuiti alla Mast Spa di Napoli. Il terzo, che riguarda l'attività di Info point, deposito bagagli, assistenza ai passeggeri all'interno della stazione marittima, è stato, invece, aggiudicato al raggruppamento temporaneo olbiese Sps Srl e Fast, che ha raggiunto un punteggio di 75,91 rispetto ai 64,412 della Italservizi 2007. Rinviiata, invece, la conclusione della procedura di gara per il secondo lotto, inerente al trasporto su navetta dalla stazione marittima alla nave e viceversa, per il quale l'AdSP ha richiesto alcuni chiarimenti sulla congruità nel rapporto offerta tecnica - offerta economica ad una delle 5 società concorrenti. In base alle offerte tecniche esaminate, tutti i servizi saranno in linea con gli standard internazionali, in particolare per l'organizzazione dell'instradamento, la cura dei passeggeri, soprattutto quelli con mobilità ridotta, ed il monitoraggio della qualità del servizio che dovrà essere resa con scadenze prestabilite in fase contrattuale all'AdSP. Non secondaria, specifica l'Authority, la piena applicazione della clausola sociale, con il riassorbimento del personale dipendente della società uscente, parametro considerato incisivo nella valutazione della commissione. Il valore complessivo stimato dell'appalto, della durata di due anni più uno, è pari a poco più di 6 milioni e 445 mila euro a ribasso di gara, circa 2 milioni di euro all'anno. Attesa la lunga durata dell'appalto, l'AdSP, in caso di sopraggiunte necessità di pubblico interesse, potrà comunque recedere dal contratto con un congruo preavviso. "In attesa di concludere la procedura di affidamento del servizio di bus navetta, possiamo comunque confermare la continuità e la piena operatività, con un netto miglioramento degli standard qualitativi, dei servizi ai passeggeri - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Nel contempo è stata recepita a pieno la nostra proposta di applicazione della clausola sociale, con il non scontato riassorbimento, almeno per i due lotti aggiudicati, di tutto il personale della società uscente. Un risultato positivo per l'attività del porto di Olbia, che ha visto una grande partecipazione da parte di operatori economici provenienti da tutta Italia, alla quale abbiamo fatto fronte, nonostante la situazione emergenziale imposta dal lockdown, con grande senso di responsabilità e professionalità da parte del personale dipendente".



Bando per affidamento gestione servizi ai passeggeri del porto di Olbia, ecco l' esito della gara

OLBIA . Saranno le società Italservizi 2007 ed il raggruppamento Sviluppo Performance Strategie e Fast a gestire, per i prossimi due anni (con l' opzione di un ulteriore anno aggiuntivo), i lotti I e III del bando di gara per l' affidamento dei servizi ai passeggeri nel **porto** di **Olbia** - Isola Bianca. È il risultato dell' apertura delle offerte per l' appalto bandito dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna lo scorso 20 aprile, che ha registrato ben 9 offerte. Due su tre i lotti aggiudicati ieri sera con la firma del decreto del Presidente dell' AdSP. Il primo, riferito al Servizio di accogliimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli in arrivo e in partenza dal **porto**, sarà gestito dalla società di Roma Italservizi 2007, che ha totalizzato il massimo del punteggio attribuibile, pari a 100 punti (70 per l' offerta tecnica e 30 per quella economica), rispetto ai 50,41 attribuiti alla Mast Spa di Napoli. Il terzo, che riguarda l' attività di Info point, deposito bagagli, assistenza ai passeggeri all' interno della Stazione Marittima, è stato, invece, aggiudicato al raggruppamento temporaneo olbiese Sps Srl e Fast, che ha raggiunto un punteggio di 75,91 rispetto ai 64,412 della Italservizi 2007. Rinvitata, invece, la

conclusione della procedura di gara per il secondo lotto, inerente al Trasporto su navetta dalla stazione marittima alla nave e viceversa, per il quale l' AdSP ha richiesto alcuni chiarimenti sulla congruità nel rapporto offerta tecnica - offerta economica ad una delle 5 società concorrenti. In base alle offerte tecniche esaminate, tutti i servizi saranno in linea con gli standard internazionali, in particolare per l' organizzazione dell' instradamento, la cura dei passeggeri, soprattutto quelli con mobilità ridotta, ed il monitoraggio della qualità del servizio che dovrà essere resa con scadenze prestabilite in fase contrattuale all' AdSP. Non secondaria la piena applicazione della clausola sociale, con il riassorbimento del personale dipendente della società uscente, parametro considerato incisivo nella valutazione della commissione. Il valore complessivo stimato dell' appalto, della durata di due anni più uno, è pari a poco più di 6 milioni e 445 mila euro a ribasso di gara, circa 2 milioni di euro all' anno. Attesa la lunga durata dell' appalto, l' AdSP, in caso di sopraggiunte necessità di pubblico interesse, potrà comunque recedere dal contratto con un congruo preavviso. 'In attesa di concludere la procedura di affidamento del servizio di bus navetta, possiamo comunque confermare la continuità e la piena operatività, con un netto miglioramento degli standard qualitativi, dei servizi ai passeggeri - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - Nel contempo è stata recepita a pieno la nostra proposta di applicazione della clausola sociale, con il non scontato riassorbimento, almeno per i due lotti aggiudicati, di tutto il personale della società uscente. Un risultato positivo per l' attività del **porto** di **Olbia**, che ha visto una grande partecipazione da parte di operatori economici provenienti da tutta Italia, alla quale abbiamo fatto fronte, nonostante la situazione emergenziale imposta dal lockdown, con grande senso di responsabilità e professionalità da parte del personale dipendente'. © Riproduzione non consentita senza l' autorizzazione della redazione.



Bando per affidamento gestione servizi ai passeggeri del porto di Olbia, ecco l'esito della gara

19/06/2020 | Redazione | OlbiaNotizie



OLBIA. Saranno le società Italservizi 2007 ed il raggruppamento Sviluppo Performance Strategie e Fast a gestire, per i prossimi due anni (con l'opzione di un ulteriore anno aggiuntivo), i lotti I e III del bando di gara per l'affidamento dei servizi ai passeggeri del porto di Olbia - Isola Bianca.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

In fumo 4mila pacchi Due inchieste sul rogo

Olbia, nel garage della Grimaldi danneggiati una decina di camion e rimorchi **INCENDIO SUL traghetto**

TIZIANA SIMULA

OLBIA Una decina di camion e rimorchi danneggiati, in gran parte del corriere espresso Bartolini, di cui due letteralmente distrutti con il loro carico di pacchi e pacchetti inceneriti dalle fiamme, almeno 4mila quelli finiti in discarica anziché arrivare a destinazione nelle case dei sardi. All'indomani dell'incendio scoppiato nel garage della "Cruise Bonaria", si valutano i danni: quelli subiti dalla nave e quelli provocati agli automezzi trasportati nella prua del traghetto. Un'inchiesta aperta dalla Procura di Tempio, guidata da Gregorio Capasso, oltre a quella interna della Capitaneria di **porto**, farà luce su quanto accaduto giovedì, intorno alle sette di sera, mentre la nave della flotta Grimaldi proveniente da Livorno entrava nel **porto** di Olbia: un incendio è divampato nel garage, probabilmente a causa di un corto circuito in un camion frigo, propagandosi tra i rimorchi e sprigionando un fumo nerissimo e denso che ha avvolto la prua della nave. Subito è entrato in funzione il sistema antincendio del traghetto ed è scattata la mobilitazione dell'equipaggio, che ha consentito di evitare conseguenze ben più gravi, mentre a terra è intervenuto un imponente schieramento di mezzi di soccorso e forze dell'ordine, con la macchina antincendio che ha lavorato a lungo per spegnere i focolai. Nessuno dei 155 passeggeri e dei 70 uomini dell'equipaggio è rimasto ferito o intossicato. L'emergenza è stata gestita nel migliore dei modi. Ieri notte, alle 22.30, dopo un'intera giornata di controlli e verifiche da parte dei tecnici del Rina (il registro italiano navale) e degli ispettori della Capitaneria di **porto** di Olbia, che hanno dato il via libera alla ripartenza, la "Cruise Bonaria", ha potuto mollare gli ormeggi, con passeggeri e mezzi a bordo, riprendendo regolarmente il servizio. Spento l'incendio e bonificata l'area, tecnici e ispettori si sono messi subito al lavoro, dando il via a una serie di verifiche per risalire alle cause che hanno provocato l'incendio. Per accertare se effettivamente le fiamme siano divampate in seguito a un corto circuito avvenuto in un camion frigo, come da subito ipotizzato, o se per altre cause, e se queste siano accidentali o se ci siano eventuali responsabilità. Un lavoro lungo e complesso. Che ha riguardato ovviamente anche le condizioni strutturali della nave e gli impianti: sotto controllo, in particolare, l'integrità dell'impianto elettrico, che poteva aver subito danni dal fuoco e dalle alte temperature. In serata, il via libera del Rina alla ripartenza della nave. E mentre a bordo del traghetto si svolgevano le ispezioni, poco lontano dalla banchina, nel piazzale esterno, sono stati parcheggiati i camion e i rimorchi rimasti danneggiati dal fuoco. Una decina in tutto, compresi il camion frigo e altri due mezzi che trasportavano prodotti alimentari. Ma ad avere la peggio, sono stati i rimorchi della Bartolini: sette portano pesantemente i segni delle fiamme e del calore, due sono letteralmente distrutti. Le fiamme hanno divorato velocemente le migliaia di pacchi di carta e cartone trasportati, consegne destinate agli utenti sardi che attendevano gli ordini fatti ma che, invece, non riceveranno mai ciò che aspettavano. «Ci scusiamo con tutti i clienti, stiamo già ricevendo tantissime telefonate per avere informazioni sui loro ordini», spiega Bruno Zidda, titolare della Zidda autotrasporti di Olbia, fornitore della Bartolini per il trasporto tra la Sardegna e il Continente. Insieme ai suoi dipendenti, per tutto il giorno ha lavorato nel piazzale dell'Isola Bianca recuperando i mezzi danneggiati e cercando di fare una cernita dei pacchi rimasti intatti. «Stiamo cercando di salvare ciò che possibile».



dice col fiatone, mentre corre da una parte all' altra -, ma non meno di 4mila pacchi



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

sono inceneriti e già finiti in discarica».

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

«Nessuno è mai stato in pericolo»

Trogu, direttore marittimo: l'emergenza è stata gestita con professionalità

OLBIA «L'emergenza è stata gestita con grande professionalità, non c'è mai stato nessun pericolo per i passeggeri». Il direttore marittimo del nord Sardegna e comandante della Capitaneria di **porto** di Olbia, Maurizio Trogu, che l'altro ieri ha coordinato le operazioni di soccorso, rimarca come il piano antincendio del **porto** abbia funzionato alla perfezione e come l'emergenza sia stata fronteggiata con competenza e sicurezza, sia a bordo della nave che durante le operazioni di spegnimento dell'incendio e in tutte le sue fasi successive. Gli stessi passeggeri appena sbarcati, pur nella preoccupazione e nel timore di quanto stava accadendo, hanno riconosciuto al personale di bordo grande preparazione. «Ci hanno dato molta sicurezza», hanno detto. L'allarme è scattato intorno alle 19, quando la nave cominciava ad entrare in **porto** e i passeggeri si preparavano per lo sbarco. Improvvisamente un fumo nerissimo e denso ha cominciato ad avvolgere il traghetto. Il comandante ha immediatamente avvisato i passeggeri dell'incendio nel garage e li ha invitati a spostarsi dall'altra parte della nave, nel salone di poppa. Lì hanno atteso che la nave raggiungesse la banchina, mentre nella stiva è entrato in funzione il sistema antincendio che ha consentito di domare il rogo e di frenare il propagarsi delle fiamme. La nave è stata raggiunta dal rimorchiatore della Moby "Mascalzone scatenato" che ha accompagnato in **porto** la "Cruise Bonaria" lanciando contro il portellone potenti getti d'acqua. Sotto bordo anche le motovedette della Guardia Costiera. Ad attenderla in banchina un imponente schieramento di mezzi di soccorso, vigili del fuoco e forze dell'ordine, rimasto in allarme per diverse ore, anche dopo l'ormeggio, per spegnere altri focolai ancora attivi nel garage. (t.s.)



Fiamme in traghetto Olbia, inchiesta Capitaneria di porto

Il traghetto Bonaria della Grimaldi Lines potrà ripartire stanotte dal **porto** di **Olbia**, ma con capienza ridotta. Dopo il principio di incendio che si è sviluppato ieri sera all' arrivo della nave da Livorno sul semirimorchio di un camion frigo, all' interno del garage, la Capitaneria di **porto** ha concluso i controlli sui sistemi di sicurezza, trovando tutto in ordine. Sono stati così convalidati i certificati e il traghetto potrà riprendere il mare con il collegamento per Livorno in partenza alle 22.30 dall' Isola Bianca. A causa dell' incidente, però, la nave dovrà viaggiare con alcune limitazioni: interdetta l' area del ponte verso l' estrema prua, in corrispondenza della zona dove ieri si è sviluppato l' incendio. Questo comporterà la perdita di circa 20 posizioni per semirimorchi nel garage. Intanto, continua l' inchiesta amministrativa, in stretta collaborazione con la Procura di Tempio, per accertare l' esatta dinamica dei fatti e individuare eventuali responsabilità. Al termine di tutti gli accertamenti la Capitaneria potrà confermare o meno l' ipotesi ritenuta al momento più probabile, ossia quella di un corto circuito sul semirimorchio. Già i rilievi effettuati da tecnici e ispettori della Guardia costiera, dai vigili del fuoco e dall' autorità nazionale Rina, hanno potuto verificare che i sistemi di sicurezza e la macchina dei soccorsi hanno funzionato alla perfezione, evitando che il rogo si estendesse agli altri mezzi custoditi nel garage e ad altre parti della nave.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Università del mare nell' ex area Sep, c' è la firma

I capannoni di Tilibbas ospiteranno gli spazi didattici e la foresteria per studenti e ricercatori

DARIO BUDRONI

OLBIA La strada è segnata. L' ex area Sep diventerà la sede dell' università del mare. Nei giorni scorsi è stato firmato il contratto che dà il via alla ristrutturazione dei capannoni rossi che si affacciano sull' insenatura di Porto Romano. Gli stabili dell' ex Servizio escavazione porti, che si trovano in una area bonificata diversi anni fa dalla Port **authority**, ospiteranno il corso di laurea magistrale in Gestione dell' ambiente e del territorio, un percorso formativo dell' Università di Sassari di cui l' Area marina protetta di Tavolara è sostenitrice e tutor. A firmare il contratto è stato il direttore dell' Amp, Augusto Navone. Presenti anche il presidente Alessandro Casella, il consiglio di amministrazione e l' assemblea del consorzio di gestione, il responsabile unico del procedimento Davide Molinari (ingegnere) e il progettista Antonello Spano (architetto). In fondo a via Dei Lidi, nel rione di Tilibbas, l' ex area Sep ospiterà gli spazi didattici e anche una foresteria per studenti e ricercatori. Per la ristrutturazione dei locali il consorzio di gestione dell' Area marina aveva ottenuto, nel 2016, una somma pari a 700mila euro proveniente da un fondo regionale Por relativo al periodo 2014-2020. Nel frattempo si lavora anche per trasferire il polo universitario di Olbia, che al momento conta una triennale e una magistrale in economia del turismo, dall' aeroporto Costa Smeralda al centro storico della città. In corso Umberto il palazzo Giordo (ex Standa e Oviessa) ospiterà le attività didattiche, mentre l' Expo di via Porto Romano diventerà la sede degli uffici amministrativi e dell' aula magna. E proprio per gestire il polo universitario olbiese nel 2018 è stato fondato un consorzio composto da Comune, Università di Sassari, Area marina di Tavolara, Aspo, Sinergest, Geasar, Cipnes e Istituto Euromediterraneo.



Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri

Autorità Portuale dello Stretto, avviata consultazione pubblica su documento programmatico alla base del nuovo Piano operativo triennale

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto ha avviato una consultazione pubblica sul Documento Programmatico che sarà alla base del nuovo Piano Operativo Triennale 2020-2022. Il documento, contiene le principali indicazioni delle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche che il Presidente Mega intende perseguire nel prossimo triennio e rappresenta la base di confronto e discussione con tutti gli stakeholders del territorio. Per evitare di costruire un Piano Operativo poco realistico e sganciato dal contesto del territorio e dalla programmazione degli Enti Locali e delle Regioni che hanno interessi sui porti del **sistema**, il Presidente dell' Authority ha deciso, d' intesa con il Comitato di Gestione, di avviare un percorso di confronto, sin dalla fase di costruzione del documento, aggiuntivo rispetto ai passaggi approvativi previsti dalla legge. Gli obiettivi strategici posti alla base del primo POT dell' AdSP dello Stretto ed a cui si ritiene dovranno essere finalizzate tutte le azioni operative da sviluppare saranno: un' infrastrutturazione sostenibile; l' eccellenza operativa; l' alleanza con i territori; l' affidabilità istituzionale; la trasformazione digitale ed il posizionamento sui mercati. Il documento programmatico propone poi un elenco, indicato come non esaustivo, di temi che dovranno essere oggetto della consultazione pubblica e del confronto con le Istituzioni del territorio. Alcuni di essi dovranno riguardare una visione a breve e medio termine, come il traghettamento passeggeri e merci sullo Stretto, il Crocierismo, la ZES, l' integrazione intermodale, la riqualificazione della Zona Falcata e dell' area della Fiera a Messina, i collegamenti con le Isole Eolie. Altri invece riguardano azioni strategiche di lungo termine e contemplano il completamento del nuovo assetto per il traghettamento sullo Stretto, la rifunzionalizzazione dei porti di Milazzo, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni, lo sviluppo di infrastrutture logistiche retroportuali e la valorizzazione dei waterfront portuali. I cittadini, le forze politiche, le rappresentanze sindacali ed imprenditoriali e della cittadinanza attiva sono invitati a far pervenire alla mail dedicata Questo indirizzo email è protetto dagli spambots. E' necessario abilitare JavaScript per vederlo. proprie osservazioni e proposte al fine di acquisire elementi ulteriori di conoscenza utili alla formazione del documento finale. "Si tratta di uno dei principali documenti di programmazione strategica dell' Ente e, di fatto, può essere considerato il programma di mandato mio e del Comitato di Gestione" dichiara Mega. "Ho ritenuto doveroso e proficuo attivare, prima dell' approvazione definitiva del POT da parte del Comitato di gestione, un percorso di ascolto di tutti i possibili portatori di interesse, convinto che ciò potrà consentire a me ed ai colleghi del Comitato di Gestione di effettuare scelte più oculate e soprattutto orientate a rendere ancora più competitivo il **sistema portuale** dello Stretto e i servizi ad esso connessi".



Il Metropolitano

Messina, Milazzo, Tremestieri

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, avviata consultazione pubblica su Documento Programmatico per nuovo Piano Operativo Triennale 2020-2022

Il documento, pubblicato sul sito internet dell' Ente all' indirizzo <http://www.porto.messina.it/news/news-general/2020/06/19/consultazione-pubblica-sul-documento-programmatico-alla-base-del-nuovo-piano-operativo-triennale-2020-2022-411/>, contiene le principali indicazioni delle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche che il Presidente Mega intende perseguire nel prossimo triennio e rappresenta la base di confronto e discussione con tutti gli stakeholders del territorio. Per evitare di costruire un Piano Operativo poco realistico e sganciato dal contesto del territorio e dalla programmazione degli Enti Locali e delle Regioni che hanno interessi sui porti del **sistema**, il Presidente dell' Authority ha deciso, d' intesa con il Comitato di Gestione, di avviare un percorso di confronto, sin dalla fase di costruzione del documento, aggiuntivo rispetto ai passaggi approvativi previsti dalla legge. Gli obiettivi strategici posti alla base del primo POT dell' AdSP dello Stretto ed a cui si ritiene dovranno essere finalizzate tutte le azioni operative da sviluppare saranno: un' infrastrutturazione sostenibile; l' eccellenza operativa; l' alleanza con i territori; l' affidabilità istituzionale; la trasformazione digitale ed il

posizionamento sui mercati. Il documento programmatico propone poi un elenco, indicato come non esaustivo, di temi che dovranno essere oggetto della consultazione pubblica e del confronto con le Istituzioni del territorio. Alcuni di essi dovranno riguardare una visione a breve e medio termine, come il traghettamento passeggeri e merci sullo Stretto, il Crocierismo, la ZES, l' integrazione intermodale, la riqualificazione della Zona Falcata e dell' area della Fiera a Messina, i collegamenti con le Isole Eolie. Altri invece riguardano azioni strategiche di lungo termine e contemplano il completamento del nuovo assetto per il traghettamento sullo Stretto, la rifunzionalizzazione dei porti di Milazzo, Reggio Calabria e Villa S.Giovanni, lo sviluppo di infrastrutture logistiche retroportuali e la valorizzazione dei waterfront portuali. I cittadini, le forze politiche, le rappresentanze sindacali ed imprenditoriali e della cittadinanza attiva sono invitati a far pervenire alla mail dedicata consultazioni@porto.messina.it proprie osservazioni e proposte al fine di acquisire elementi ulteriori di conoscenza utili alla formazione del documento finale. 'Si tratta di uno dei principali documenti di programmazione strategica dell' Ente e, di fatto, può essere considerato il programma di mandato mio e del Comitato di Gestione' dichiara Mega. 'Ho ritenuto doveroso e proficuo attivare, prima dell' approvazione definitiva del POT da parte del Comitato di gestione, un percorso di ascolto di tutti i possibili portatori di interesse, convinto che ciò potrà consentire a me ed ai colleghi del Comitato di Gestione di effettuare scelte più oculate e soprattutto orientate a rendere ancora più competitivo il **sistema** portuale dello Stretto e i servizi ad esso connessi'. **Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto il Crocierismo la ZES Stretto.



Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri

Messina: "Mega" consultazione pubblica per programmare le attività portuali e logistiche

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto ha avviato una consultazione pubblica sul Documento Programmatico che sarà alla base del nuovo Piano Operativo Triennale 2020-2022. Il documento, pubblicato sul sito internet dell' Ente all' indirizzo <http://www.porto.messina.it/news/news-general/2020/06/19/consultazione-pubblica-sul-documento-programmatico-alla-base-del-nuovo-piano-operativo-triennale-2020-2022-411/> , contiene le principali indicazioni delle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche che il Presidente Mega intende perseguire nel prossimo triennio e rappresenta la base di confronto e discussione con tutti gli stakeholders del territorio. Per evitare di costruire un Piano Operativo poco realistico e sganciato dal contesto del territorio e dalla programmazione degli Enti Locali e delle Regioni che hanno interessi sui porti del **sistema**, il Presidente dell' Authority ha deciso, d' intesa con il Comitato di Gestione, di avviare un percorso di confronto, sin dalla fase di costruzione del documento, aggiuntivo rispetto ai passaggi approvativi previsti dalla legge. Gli obiettivi strategici posti alla base del primo POT dell' AdSP dello Stretto ed a cui si ritiene dovranno essere finalizzate tutte le azioni operative da sviluppare saranno: un' infrastrutturazione sostenibile ; l' eccellenza operativa ; l' alleanza con i territori ; l' affidabilità istituzionale ; la trasformazione digitale ed il posizionamento sui mercati . Il documento programmatico propone poi un elenco, indicato come non esaustivo, di temi che dovranno essere oggetto della consultazione pubblica e del confronto con le Istituzioni del territorio. Alcuni di essi dovranno riguardare una visione a breve e medio termine, come il traghettamento passeggeri e merci sullo Stretto, il Crocierismo, la ZES, l' integrazione intermodale, la riqualificazione della Zona Falcata e dell' area della Fiera a Messina, i collegamenti con le Isole Eolie. Altri invece riguardano azioni strategiche di lungo termine e contemplano il completamento del nuovo assetto per il traghettamento sullo Stretto, la rifunzionalizzazione dei porti di Milazzo, Reggio Calabria e Villa S.Giovanni, lo sviluppo di infrastrutture logistiche retroportuali e la valorizzazione dei waterfront portuali. I cittadini, le forze politiche, le rappresentanze sindacali ed imprenditoriali e della cittadinanza attiva sono invitati a far pervenire alla mail dedicata proprie osservazioni e proposte al fine di acquisire elementi ulteriori di conoscenza utili alla formazione del documento finale. ' Si tratta di uno dei principali documenti di programmazione strategica dell' Ente e, di fatto, può essere considerato il programma di mandato mio e del Comitato di Gestione' dichiara Mega. 'Ho ritenuto doveroso e proficuo attivare, prima dell' approvazione definitiva del POT da parte del Comitato di gestione, un percorso di ascolto di tutti i possibili portatori di interesse, convinto che ciò potrà consentire a me ed ai colleghi del Comitato di Gestione di effettuare scelte più oculate e soprattutto orientate a rendere ancora più competitivo il **sistema portuale** dello Stretto e i servizi ad esso connessi'. Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su Messinaora.it.



ATTUALITA'

L' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e le nuove strategie di sviluppo nel Documento Programmatico

L' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto ha avviato una consultazione pubblica sul Documento Programmatico che sarà alla base del nuovo Piano Operativo Triennale 2020-2022. Il documento, pubblicato sul sito internet dell' Ente all' indirizzo <http://www.porto.messina.it/news/news-general/2020/06/19/consultazione-pubblica-sul-documento-programmatico-alla-base-del-nuovo-piano-operativo-triennale-2020-2022-411/> , contiene le principali indicazioni delle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche che il Presidente Mega intende perseguire nel prossimo triennio e rappresenta la base di confronto e discussione con tutti gli stakeholders del territorio. Per evitare di costruire un Piano Operativo poco realistico e sganciato dal contesto del territorio e dalla programmazione degli Enti Locali e delle Regioni che hanno interessi sui porti del **sistema**, il Presidente dell' Authority ha deciso, d' intesa con il Comitato di Gestione, di avviare un percorso di confronto, sin dalla fase di costruzione del documento, aggiuntivo rispetto ai passaggi approvativi previsti dalla legge. Gli obiettivi strategici posti alla base del primo POT dell' AdSP dello Stretto ed a cui si ritiene dovranno essere finalizzate tutte le azioni operative da sviluppare saranno: un' infrastrutturazione sostenibile ; l' eccellenza operativa ; l' alleanza con i territori ; l' affidabilità istituzionale ; la trasformazione digitale ed il posizionamento sui mercati . Il documento programmatico propone poi un elenco, indicato come non esaustivo, di temi che dovranno essere oggetto della consultazione pubblica e del confronto con le Istituzioni del territorio. Alcuni di essi dovranno riguardare una visione a breve e medio termine, come il traghettamento passeggeri e merci sullo Stretto, il Crocierismo, la ZES, l' integrazione intermodale, la riqualificazione della Zona Falcata e dell' area della Fiera a Messina, i collegamenti con le Isole Eolie. Altri invece riguardano azioni strategiche di lungo termine e contemplano il completamento del nuovo assetto per il traghettamento sullo Stretto, la rifunzionalizzazione dei porti di Milazzo, Reggio Calabria e Villa S.Giovanni, lo sviluppo di infrastrutture logistiche retroportuali e la valorizzazione dei waterfront portuali. I cittadini, le forze politiche, le rappresentanze sindacali ed imprenditoriali e della cittadinanza attiva sono invitati a far pervenire alla mail dedicata consultazioni@porto.messina.it proprie osservazioni e proposte al fine di acquisire elementi ulteriori di conoscenza utili alla formazione del documento finale. "Si tratta di uno dei principali documenti di programmazione strategica dell' Ente e, di fatto, può essere considerato il programma di mandato mio e del Comitato di Gestione" dichiara Mega. "Ho ritenuto doveroso e proficuo attivare, prima dell' approvazione definitiva del POT da parte del Comitato di gestione, un percorso di ascolto di tutti i possibili portatori di interesse, convinto che ciò potrà consentire a me ed ai colleghi del Comitato di Gestione di effettuare scelte più oculate e soprattutto orientate a rendere ancora più competitivo il **sistema** portuale dello Stretto e i servizi ad esso connessi".

19-06-2020 11:29.



Autorità Portuale dello Stretto, come inviare proposte per il Piano operativo triennale

Collegamenti sullo Stretto, crocierismo, Zes, integrazione intermodale, Zona Falcata e Fiera a Messina, Isole Eolie e porti calabresi L' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto ha avviato una consultazione pubblica sul Documento Programmatico che sarà alla base del nuovo Piano Operativo Triennale 2020-2022. Il documento contiene le principali indicazioni delle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche che il presidente Mega intende perseguire nel prossimo triennio e rappresenta la base di confronto e discussione con tutti i portatori di interessi del territorio. Per evitare di costruire un Piano Operativo poco realistico e sganciato dal contesto del territorio e dalla programmazione degli Enti Locali e delle Regioni che hanno interessi sui porti del **sistema**, il presidente dell' Authority ha deciso, d' intesa con il Comitato di Gestione, di avviare un percorso di confronto, sin dalla fase di costruzione del documento, aggiuntivo rispetto ai passaggi approvativi previsti dalla legge. Gli obiettivi strategici posti alla base del primo Pot dell' AdSP dello Stretto ed a cui si ritiene dovranno essere finalizzate tutte le azioni operative da sviluppare saranno: un' infrastrutturazione sostenibile ; l' eccellenza operativa ; l' alleanza con i territori ; l' affidabilità istituzionale ; la trasformazione digitale ed il posizionamento sui mercati . Il documento programmatico propone poi un elenco, indicato come non esaustivo, di temi che dovranno essere oggetto della consultazione pubblica e del confronto con le Istituzioni del territorio. Alcuni di essi dovranno riguardare una visione a breve e medio termine, come il traghettamento passeggeri e merci sullo Stretto, il crocierismo, la Zes, l' integrazione intermodale, la riqualificazione della Zona Falcata e dell' area della Fiera a Messina, i collegamenti con le Isole Eolie. Altri invece riguardano azioni strategiche di lungo termine e contemplano il completamento del nuovo assetto per il traghettamento sullo Stretto, la rifunzionalizzazione dei porti di Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, lo sviluppo di infrastrutture logistiche retroportuali e la valorizzazione dei waterfront portuali. I cittadini, le forze politiche, le rappresentanze sindacali ed imprenditoriali e della cittadinanza attiva sono invitati a far pervenire alla mail dedicata consultazioni@porto.messina.it proprie osservazioni e proposte al fine di acquisire elementi ulteriori di conoscenza utili alla formazione del documento finale. 'Si tratta di uno dei principali documenti di programmazione strategica dell' Ente e, di fatto, può essere considerato il programma di mandato mio e del Comitato di Gestione' dichiara Mega. 'Ho ritenuto doveroso e proficuo attivare, prima dell' approvazione definitiva del Pot da parte del Comitato di gestione, un percorso di ascolto di tutti i possibili portatori di interesse, convinto che ciò potrà consentire a me ed ai colleghi del Comitato di Gestione di effettuare scelte più oculate e soprattutto orientate a rendere ancora più competitivo il **sistema portuale** dello Stretto e i servizi ad esso connessi'.



anche la regione verso l' ok alle Zone economiche speciali

Al via le Zes. Quasi

Entusiasmo, ma con qualche perplessità. La Cgil chiede la rimodulazione dei fondi strutturali. Fornire un quadro chiaro delle agevolazioni e lavorare sulla promozione. Il mega progetto per ampliare il porto di Catania

CARLO LO RE

La firma del ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano, sul decreto attuativo che ha finalmente dato il via libera alle Zone economiche speciali (Zes) in Sicilia ha suscitato un entusiasmo corale, al netto di qualche perplessità fisiologica. Le Zes di sicuro aumenteranno l' appeal dell' Isola. Attese da anni, dovrebbero garantire agli imprenditori che vorranno operare al loro interno una serie di vantaggi, dalla semplificazione amministrativa (che si spera sia radicale) agli incentivi fiscali. Il tutto per attrarre investimenti e per sbloccare una occupazione in asfissia. Pur nel clima generale di fiducia, però, non mancano le perplessità. «Ora che le due Zes siciliane hanno il via libera dal governo nazionale», ha dichiarato il segretario generale della Cgil Sicilia, Alfio Mannino, «è fondamentale che il governo regionale proceda con tempestività in primo luogo con la rimodulazione dei fondi strutturali, senza i quali non solo non sarà possibile dare luogo alle previsioni della finanziaria regionale, ma anche mettere a disposizione ulteriori aiuti alle imprese nell' ambito delle Zes. Il governo regionale ha annunciato il varo di un provvedimento legislativo per incrementare il credito di imposta da offrire ai nuovi investimenti. Mi preme rilevare che in assenza di liquidità qualunque intervento sarà di fatto impossibile». Il segretario della Cgil siciliana ha altresì evidenziato che «le Zes sono un' opportunità da non perdere: al governo regionale chiediamo dunque la massima tempestività, considerando peraltro che le altre Zes hanno già previsto nei piani di sviluppo strategico maggior agevolazioni in aggiunta di quelle nazionali, creando condizioni di attrattività». Per Mannino, «la rimodulazione dei fondi europei può essere una opportunità per rafforzare il ruolo e la funzione delle Zes, orientando tali fondi, oltre che su istruzione e sanità, verso la logistica: portuale, transizione ecologica dell' apparato produttivo, economia circolare e digitalizzazione». Da ultimo, la Cgil regionale ha chiesto alla giunta Musumeci di ritirare il ricorso della Regione alla Corte costituzionale inerente la norma sul commissario governativo a guida delle Zes: «un conflitto istituzionale non giova alla ricerca di investimenti. Oggi occorrono idee e progetti, assumendoci l' onere delle scelte per cogliere questa opportunità e quelle previste dal Recovery fund e dal Piano sud 2030». Per Antonio Perdicchizzi, amministratore delegato di tree e presidente di Junior Achievement Italia, «l' avvio delle Zes in Sicilia va sicuramente molto bene, ma adesso è imperativo fornire un quadro chiaro delle agevolazioni e lavorare sulla promozione per attrarre nuove aziende. Dal mio punto di vista, tra i soggetti più interessanti possono esserci le startup, capaci di portare innovazione, digitalizzazione e creazione di posti di lavoro qualificati, a esempio nel settore della programmazione. Il combinato disposto delle agevolazioni fiscali e la grande disponibilità di capitale umano darebbero alle nuove imprese un grande vantaggio competitivo che potrebbe consentire loro di attrarre finanziamenti e investimenti privati, ma anche e soprattutto pubblici. Penso alle ingenti risorse, tra quelle già disponibili e altre nuove in risposta all' emergenza Covid, messe a disposizione non solo dalla Regione Siciliana, ma anche dal ministero dello Sviluppo economico, da Cassa depositi e prestiti e da Invitalia. Insomma, abbiamo bisogno di un ponte digitale e culturale, ancor più di quello fatto di ferro e cemento, e di rivestire un ruolo di leadership nel Mediterraneo, non perché



ne siamo geograficamente al centro, ma perché possiamo davvero guidare lo sviluppo e la rinascita di questa intera area». Fra gli osservatori ottimisti vi è di certo Antonio Pogliese, dottore commercialista titolare dello



Milano Finanza

Catania

Studio Pogliese di **Catania**, l'esperto di finanza strutturata che ha ideato il progetto per la realizzazione del centro commerciale Etnapolis a Belpasso, un colosso da oltre 156 milioni di euro che resta il più importante project financing mai realizzato da Roma in giù per iniziativa privata. «Ora come non mai diventa indispensabile ridefinire il modello di sviluppo socio-economico del comprensorio di **Catania**», ha dichiarato Pogliese a Milano Finanza Sicilia, «seguendo la metodica della sinergia pubblico-privato all'insegna della normalità e non dando più spazio ai fenomeni provenienti da qualunque parte. Oltre il turismo, uno dei pilastri è costituito dalla logistica e trasporti basati anche sulla maggiore centralità della Sicilia dopo gli interventi nel Canale di Suez. Nei trasporti, l'insularità della Sicilia viene gestita con le vie del mare attraverso, per la Sicilia Orientale, il **porto** di **Catania**. Bene, l'attuale dimensione dell'area portuale diventa però ora un vincolo per la gestione economica dei flussi attuali e blocca le prospettive di crescita». Un problema, quello dello spazio esiguo rispetto al traffico gestito dal **porto** etneo, da più parti rilevato. «A tal fine, esiste già il progetto, a iniziativa privata, di utilizzare 100 mila metri quadrati di terreno quale retro **porto**», ha sottolineato Pogliese, «con l'implementazione di tale area, il **porto** di **Catania** migliorerà notevolmente i propri servizi e potrà programmare lo sviluppo in modo significativo. In tale contesto, le Zes, la cui perimetrazione include già sia il **porto** che il retroporto, ne agevoleranno lo sviluppo, fino a rappresentare uno dei pilastri del nuovo modello di **Catania**. In tale prospettiva, sarà utile il già esistente credito d'imposta, i cui benefici si dovranno sommare a quelle delle Zes e potranno essere ulteriormente agevolati i crediti d'imposta nazionali anticipati dal presidente Musumeci». Ma quello che riguarda l'ampliamento del **porto** di **Catania** non è l'unico progetto di fatto già «solidamente ideato», per così dire. A Comiso, nella vasta area (800 mila metri quadrati) che fu base statunitense, andrà a operare il Polo aerospaziale siciliano, che ha già programmata una composita attività di ricerca nel settore appunto aerospazio, ma anche ambiente e agricoltura di precisione. Da Comiso, con supporto aereo per condurre in quota i satelliti, partiranno elementi di osservazione terrestre, marina e vulcanica di ultimissima generazione, dando vita a un indotto che non potrà che fungere da moltiplicatore trasversale di sviluppo e occupazione per l'intera Isola. (riproduzione riservata)

L'importanza delle AdSp italiane e della darsena Europa

Intervista all'on. Andrea Romano deputato PD, membro della Commissione Trasporti

Veziro Benetti

ROMA All'on. Andrea Romano deputato alla Camera nelle file del Partito Democratico membro della Commissione Trasporti, eletto nella circoscrizione livornese, abbiamo rivolto alcune domande relative all'attuale situazione portuale logistica italiana e ai lavori in programma nello scalo livornese. Il momento, definiamolo di crisi delle AdSp italiane sta causando problemi nella portualità nazionale, i presidenti in carica si sentono nel mirino e stanno attraversando situazioni delicate che non gli permettono di lavorare e di programmare. L'on. Romano ha fatto l'esempio di varie situazioni nazionali ricordando i compiti delle Authorities e l'importante lavoro che stanno svolgendo. I porti sono importantissimi per l'economia nazionale, hanno lavorato in questo lungo periodo di emergenza devono essere aiutati e lo stiamo facendo dal Governo con il Decreto Rilancio Non poteva mancare una domanda sull'attuale stato dei lavori nello scalo labronico in particolare sulla darsena Europa. L'on. Romano pur nel rispetto dei tempi, ha chiesto una accelerazione perché il porto e la città di Livorno non possono fare a meno di una struttura moderna che possa rilanciare lo scalo in campo internazionale. La lentezza dei tempi non è solo colpa della burocrazia!. Lasciamo lettori, abbonati, amici e colleghi all'intervista completa.



ECSA: trasporto marittimo e la fluidità del commercio UE-Regno Unito dipendono da un accordo globale da concludere rapidamente

(FERPRESS) - Roma, 19 GIU - A seguito della votazione plenaria al Parlamento europeo sulle raccomandazioni sulle future relazioni UE-Regno Unito, l' ECSEA ribadisce la posizione dell' industria marittima europea e chiede un' azione urgente: tutte le parti dovrebbero evitare a tutti i costi uno scenario senza accordi. "L' ECSEA esprime profonda preoccupazione per la fine imminente del periodo di negoziazione e per la mancanza di progressi nelle discussioni", ha commentato Martin Dorsman, segretario generale dell' ECSEA. "I recenti colloqui tra l' UE e il Regno Unito non hanno prodotto i risultati tanto attesi. Speriamo che dopo la riunione ad Alto Livello di lunedì scorso su un accordo per un ritmo accelerato dei negoziati porti finalmente ai progressi necessari e accolga pienamente il voto di oggi al Parlamento europeo che ha raccomandato un accordo globale che includa le preoccupazioni fondamentali del settore marittimo europeo. " Il prossimo Accordo di Libero Scambio (free trade agreement) dovrebbe includere necessariamente il trasporto marittimo in quanto il settore è fondamentale per

garantire che le relazioni commerciali UE-Regno Unito possano essere di fatto realizzate. L' Accordo di Libero Scambio dovrebbe includere anche: Accesso reciproco al mercato per i trasporti internazionali, il cabotaggio e i mercati offshore Fluidità del commercio Libera circolazione dei marittimi e dei lavoratori a terra, nonché dei passeggeri Una parità di condizioni nelle misure fiscali, ambientali, sociali e normative Allo stesso tempo, l' ECSEA chiede un forte dialogo marittimo UE-Regno Unito come piattaforma per discutere approcci comuni alle politiche marittime nonché, per quanto riguarda il quadro politico globale, dell' IMO, dell' OCSE, dell' ILO e dell' OMC. "L' industria è fermamente convinta che uno scenario difficile o senza accordi nel gennaio 2021 debba essere evitato a tutti i costi. Qualora un ALS non fosse realizzabile in un arco di tempo così limitato, entrambe le parti dovrebbero già cercare soluzioni pragmatiche e flessibili per sostenere le imprese e la regolare prosecuzione degli scambi, con il minor numero possibile di ostacoli alle frontiere marittime dell' UE e del Regno Unito ", ha concluso Dorsman.



Assiterminal in audizione alla Camera: tutte le criticità del cluster dei porti

ROMA Nel corso dell'audizione di Assiterminal alla IX commissione della Camera (trasporti) i vertici dell'associazione guidati dal presidente Luca Becce hanno presentato due giorni fa una sintesi delle problematiche del settore portuale legate anche alla pandemia Covid. Ci sia permesso ricordare che è stato premesso nell'incontro come Assiterminal, rispettivamente con lettere del 19 e 30 marzo 2020, inviate anche agli onorevoli deputati di codesta Commissione, facendo seguito all'avviso dell'11 marzo u.s. condiviso tra parti datoriali e sindacali di settore, rappresentammo la gravità della situazione che si stava delineando nel comparto della portualità passeggeri e merci per effetto del Covid-19 e contestualmente presentammo alcune proposte di misure a favore degli operatori e lavoratori del comparto, il quale svolge un ruolo strategico per l'export ed import nazionali e nelle economie territoriali. Da allora (periodo durante il quale insieme ad altri attori della logistica non ci siamo mai fermati) la situazione non presenta indicatori di miglioramento e non si riscontrano nel medio periodo previsioni positive. Ecco la sintesi dello stato dell'arte dei vari comparti presentato nell'audizione.

Passeggeri: nel I semestre 2020 si prevedono perdite nei porti italiani superiori al 70% (più di 7 milioni di passeggeri), con la cancellazione di 2800 scali marittimi. I Terminal crociere di fatto subiscono l'azzeramento delle attività e al momento nessun segno di ripresa per il secondo semestre 2020. L'impatto negativo stimato solo per il I semestre in termini di valore è di oltre 3 miliardi di euro. **Merci:** si riscontrano pesanti conseguenze nei porti e Terminal commerciali per il traffico merci che stanno perdendo dal 20 al 40% rispetto al 2019; unica eccezione Gioia Tauro (con prevalenza però di attività di transhipment). Il ritorno a regime sarà molto lento; tutti gli analisti prevedono che gli effetti negativi si dispiegheranno ancora a lungo nel traffico merci, anche con riguardo a quello containers, sino al 2021. Tali effetti hanno un impatto diretto sulle aziende terminalistiche diversamente da quanto avviene per le shipping lines che possono riequilibrare attraverso economie di scala (blank sailings in combinato con i noli marittimi). D'altronde per i porti transita più del 40% dell'import/export del Paese e ciò riflette le dinamiche di previsione di PIL e di bilancia commerciale. In questo scenario è evidente come la sospensione temporanea per un breve periodo del pagamento dei canoni concessori ed autorizzativi ex art. 92, DL. 18/2020 convertito nella legge 27/2020 risulti del tutto insufficiente ed inidonea a tutelare i diritti e la tenuta delle aziende portuali interessate. Quanto sta avvenendo, imputabile solo a fattori esogeni, impone quantomeno una significativa riduzione di canoni a carico delle imprese, in applicazione di principi generali di diritto comune (artt. 1218, 1464, 1467 c.c.), in linea col disposto art. 45 cod. nav. e come recentemente anche indicato dalla Commissione UE (nonché sulla base dei principi dell'art. 56 TFUE, in combinato disposto con l'art. 107 TFUE). Le disposizioni afferenti detta materia, come attualmente inserite nell'art. 199 del DL n. 34/2020 non sono sufficienti né adeguate nel testo e nella sostanza, soprattutto laddove al comma 8 si prevede il limite complessivo di 10 milioni per far fronte alla riduzione dei canoni riguardante tutti i terminal operator e le imprese portuali interessate. Pertanto, è necessario apportare almeno alcune modifiche di integrazione alle disposizioni inserite nel suddetto articolo (come accolto e rappresentato da alcuni emendamenti). In particolare: occorre stabilire per la misura di cui alla lettera a, c.1 stesso articolo, un congruo stanziamento non inferiore ad 80 milioni di euro per il 2020 utilizzando pure gli avanzi di amministrazione delle **AdSP**. occorre prevedere la possibilità di un pagamento rateizzato sino al 2021 compreso, dei canoni residui determinati al netto delle riduzioni in coerenza con



la normativa euro-unitaria ed interna, è necessario che ciascuna AdSP verifichi, in contraddittorio con il



Concessionario, l'equilibrio economico e finanziario sotteso a ciascuna concessione, l'incidenza prospettica dell'evento di forza maggiore, le misure di riequilibrio in riduzione dei canoni anche attraverso un congruo prolungamento della concessione, non inferiore almeno a 24 mesi, ovvero di altre condizioni economicamente rilevanti. Assiterminal ha voluto anche evidenziare che: Misure no Covid: la prosecuzione senza soluzione di continuità delle attività imprenditoriali in un contesto di adempimenti volti alla imprescindibile tutela dei lavoratori e dell'utenza, produce a fronte della contrazione dei risultati economici un aumento dei costi per unità lavorativa pari a circa 250 euro/mese/uomo e inefficienze operative dovute a tempi dilatati nei cambi turno e al distanziamento sociale anche dell'utenza, passeggeri compresi: ciò senza alcuno strumento efficace di ristoro: a tale proposito sarebbe auspicabile o una riduzione del costo del lavoro/cuneo fiscale o l'individuazione di strumenti di credito di imposta ad hoc per il settore. Peraltro, probabilmente unici nel comparto, abbiamo sviluppato in linea con i Protocolli e le linee guida normative, specifiche procedure a tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori e vorremmo condividere al cd Tavolo crociere i criteri per la ripartenza quali stakeholder primari. Impianto normativo e semplificazione: l'impianto della riforma della legislazione sulla portualità (l. 84/94) è incompiuto: ciò comporta ancora disomogeneità nell'applicazione dei criteri autorizzativi per il regime concessorio (manca il Regolamento sulle concessioni portuali ex art. 18); la sovrapposizione di Enti regolatori (ART e AGCOM solo per citarne alcuni), l'eccessiva burocratizzazione della Governance funzionale allo sviluppo di un asset strategico (codice appalti, deficit digitalizzazione,) rappresentano inefficienze strutturali che devono essere superate e risolte. È indispensabile accelerare i processi per una digitalizzazione uniforme del comparto (sportello unico doganale?) standardizzando anche i relativi procedimenti amministrativi. Lavoro: si deve procedere quantomeno a finalizzare l'uniformità delle previsioni a tutela dei lavoratori portuali in somministrazione temporanea (artt. 17, l. 84/94) con i lavoratori strutturali alle aziende (artt. 16, l. 84/94) adeguando un'uniforme ed esigibile applicazione del co. 15bis dell'art. 17 così come per la previsione dell'art. 16, co. 4, lett. d. In sintesi pertanto, riprendendo anche recenti stigmatizzazioni: Azzeramento o diminuzione dei canoni demaniali 2020 per tutti i terminalisti (commerciali e crociere) attraverso strumenti efficaci e in linea con gli andamenti dei mercati di riferimento. La cancellazione dell'addizionale IRES 2019 per le imprese autorizzate e/o concessionarie portuali di cui agli artt. 16 e 18 della L. n. 84/94; L'azzeramento fino al 31/12/2020 delle accise gravanti sui combustibili usati dai mezzi operativi portuali; Non degenza del contributo di funzionamento per l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per la categoria dei Terminal Operator e delle imprese Portuali; l'azzeramento del contributo per l'Autorità Garante Concorrenza di Mercato per l'anno 2020. Su questi ultimi temi rinnoviamo la disponibilità per poter interloquire approfonditamente in termini prospettici e di visione di insieme finalizzati alla piena attuazione della riforma della portualità, anche ripartendo dal Piano Strategico Nazionale della logistica e della portualità per canalizzare risorse in infrastrutture funzionali ai corridoi TEN10 (come parzialmente richiamato anche dal documento iniziative per il rilancio Italia 2020 2022). Auspichiamo che quanto sopra prospettato sia condiviso dai componenti della Commissione e conseguentemente vengano apportate al testo delle norme in argomento le modifiche e/o integrazioni più idonee allo scopo. Ringraziamo altresì sentitamente i deputati che con i loro emendamenti hanno ritenuto di recepire alcune delle proposte da noi suggerite per migliorare i contenuti dell'art. 199 del provvedimento in esame.