



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 03 luglio 2020**



Prime Pagine

03/07/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 03/07/2020	7
03/07/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 03/07/2020	8
03/07/2020	Il Foglio Prima pagina del 03/07/2020	9
03/07/2020	Il Giornale Prima pagina del 03/07/2020	10
03/07/2020	Il Giorno Prima pagina del 03/07/2020	11
03/07/2020	Il Manifesto Prima pagina del 03/07/2020	12
03/07/2020	Il Mattino Prima pagina del 03/07/2020	13
03/07/2020	Il Messaggero Prima pagina del 03/07/2020	14
03/07/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 03/07/2020	15
03/07/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 03/07/2020	16
03/07/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 03/07/2020	17
03/07/2020	Il Tempo Prima pagina del 03/07/2020	18
03/07/2020	Italia Oggi Prima pagina del 03/07/2020	19
03/07/2020	La Nazione Prima pagina del 03/07/2020	20
03/07/2020	La Repubblica Prima pagina del 03/07/2020	21
03/07/2020	La Stampa Prima pagina del 03/07/2020	22
03/07/2020	MF Prima pagina del 03/07/2020	23

Primo Piano

02/07/2020	Ship Mag Parlamento umiliato: al governo basterà comunicare la nomina dei presidenti delle Authority / Il caso	24
------------	--	----

Trieste

03/07/2020	Il Piccolo Pagina 2 «Dogane, Trieste indebolita» Ma l' Agenzia sconfessa Zilli	25
------------	--	----

03/07/2020	Il Piccolo Pagina 18		26
D' Agostino si riprende la Torre del Lloyd «Pronto al bis. E presto novità importanti»			
02/07/2020	Ansa		28
Porti: Trieste; D' Agostino rientrato alla Torre del Lloyd			
02/07/2020	Informazioni Marittime		29
D' Agostino e Mäkilä candidati alla presidenza ESPO			
02/07/2020	Port News		30
D' Agostino candidato a n.1 di Espo			
02/07/2020	Ship Mag		31
Porti: D' Agostino candidato alla presidenza europea Espo. "Sono tornato giusto in tempo"			
02/07/2020	Shipping Italy		32
Zeno D' Agostino candidato alla presidenza dei porti europei			
02/07/2020	Transportonline		33
D'Agostino candidato a presidenza europea Espo			

Venezia

03/07/2020	Corriere del Veneto Pagina 9		34
Porto, Baretta e il Pd attaccano il sindaco Sos dei portabagagli			
03/07/2020	Il Gazzettino Pagina 33	<i>ALBERTO FRANCESCONI</i>	35
Porto, Baretta accusa Brugnarò			
03/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17		36
«Calo del traffico, la revisione era prevista»			
03/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17		37
«Il ministro non deve mettere in stallo le attività portuali»			
03/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17		38
Mose, ok il test di Treporti aspettando le prove generali			
02/07/2020	Messaggero Marittimo	<i>Veziò Benetti</i>	39
Presunta assenza di trasparenza a Venezia			
02/07/2020	Port News		40
Operazione trasparenza sul Ro-Port Mos			
02/07/2020	Messaggero Marittimo	<i>Veziò Benetti</i>	41
Tre mega boiler imbarcati a Venezia			
02/07/2020	Sea Reporter		42
Salpano da Venezia 3 mega boiler plug&play di alta ingegneria Italiana			
02/07/2020	Venezia Today		43
Salpano da Venezia verso la penisola arabica 3 mega boiler di alta ingegneria			

Savona, Vado

03/07/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 39	<i>GIÒ BARBERA</i>	44
Funivie affidate all' Authority Aurelia bis, si sbloccano i lavori			

Genova, Voltri

03/07/2020	MF Pagina 25	<i>PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i>	45
Porto di Genova all' attacco			
03/07/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 3		47
Navi cinesi via da Genova: «Caos mai visto»			

03/07/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 3	<i>Raoul de Forcade</i>	49
	«Stop al rimpallo di responsabilità, imprese e turismo in sofferenza»		
03/07/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 14		50
	Nominato il nuovo direttore generale		
03/07/2020	Il Secolo XIX Pagina 19		51
	'Torre piloti sul molo, pericolo ignorato da progettisti e porto ^a		
03/07/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		53
	Confrasperto- Federlogistica Merlo: " Completare la riforma delle authority"		
03/07/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		54
	Bucci "Tre anni da sindaco non mi hanno cambiato ascolto tutti, ma poi decido io"		
02/07/2020	Shipping Italy		57
	Arcelor Mittal rivela le ambizioni intermodali dal porto di Genova		

La Spezia

03/07/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 34		58
	Il sommergibile in rotta per la banchina Revel		
03/07/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35		60
	Oltre un milione per la Fontana del Golfo		

Marina di Carrara

03/07/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 43		61
	Mega turbina sbarcata al porto Il viaggio nella notte		

Livorno

03/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 45		62
	Il piano contro l' inquinamento		
02/07/2020	Informare		63
	L' AdSP del Tirreno Settentrionale ha presentato le proprie strategie ambientali ed energetiche		
02/07/2020	Informazioni Marittime		64
	Dalle navi il 90 per cento della CO2 portuale		
02/07/2020	Corriere Marittimo		65
	Livorno, "Blue Economy e crocierismo nel post Covid", Webinar - 8 luglio		

Piombino, Isola d' Elba

03/07/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 13		66
	La Costa Victoria in sosta per 3 mesi senza l' equipaggio		
03/07/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 17		67
	«Sul porto di Salivoli superficialità del M5s»		
03/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 50		68
	«San Giovanni, novità sul porto»		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/07/2020	Corriere Adriatico Pagina 6		69
	Controlli bluff nei tir in cambio di mazzette Indagati in quattordici		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Napoli

Salerno

Olbia Golfo Aranci

Cagliari

Focus

02/07/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	90
<hr/>			
02/07/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	91
<hr/>			
02/07/2020	The Medi Telegraph		92
<hr/>			
02/07/2020	Shipping Italy		93
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 888281

FONDATA NEL 1876

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



Il premio
Strega, Veronesi fa il bis
Vola con il suo «Colibrì»

di Emilia Costantini alle pagine 36 e 37



Domani gratis
I tesori nascosti
di Bell'Italia

in edicola con il Corriere



I nuovi equilibri

L'ALIBI (PER TUTTI) DI SALVINI

di Venanzio Postiglione

Un alibi si aggirava nei cieli d'Italia nel lontano anno 2019. Matteo Salvini. Alibi per il centrodestra: «C'è solo un Capitano», come urlano i tifosi di calcio, inutile affannarsi su squadra, programmi, scenari. Alibi, ancor più, per l'alleanza (se è un'alleanza) tra Pd e Cinque Stelle, nata proprio per arginare il leader leghista. L'atto fondativo, non a caso, è stato il discorso di Giuseppe Conte contro Salvini, in Senato, il 20 agosto dell'anno scorso. Il grande strappo. Che in poche ore ha chiuso una stagione e ne ha aperto un'altra: stesso premier, nuovo governo. Salvini contro tutti, tutti contro Salvini. Troppo facile.

Ma l'Italia è un luogo creativo e così per i suoi politici ha inventato l'immortalità breve. Sono onnipotenti. A tempo. Da Arcore a Rignano. Il leader che spacca il Paese: di qua o di là, lo ami oppure lo detesti, in una dimamicca che diventa una delega in bianco. A favore di chi sta con lui e di chi lo contrasta. Le elezioni europee del 2019, con la Lega al 34,3 per cento, hanno consacrato (e magari spazzato) Matteo Salvini. Il centrodestra era lui, Palazzo Chigi alle porte: poi è andata diversamente. L'ultimo sondaggio di Pagnoncelli, con mille e più cautele, indica la Lega al 24, Fratelli d'Italia sopra il 16 e Forza Italia attorno al 7. Mentre il Pd supera di poco il 20 e i Cinque Stelle sono al 18. Sempre che sia così, in meno di un anno il modello Salvini-centrico è diventato un sistema in equilibrio.

continua a pagina 28



GIANNELLI

RINVIATO IL DECRETO SEMPLIFICAZIONI

Conte-Zingaretti, vertice del chiarimento Ma il decreto semplificazioni non decolla

I CAMBI DI CASACCA

Al gran mercato dei senatori

di Fabrizio Roncone

Palazzo Madama è ripartito il mercato dei senatori. Si rincorrono voci su forzisti e M5S. In uscita verso la Lega.

a pagina 6

Un incontro di un'ora. Conte e Zingaretti. Il presidente del Consiglio e il segretario del Pd. Dopo le critiche, il chiarimento. «La pensiamo allo stesso modo, ora bisogna correre», la sintesi del premier. Uno strappo ricucito. Ma il decreto semplificazioni che avrebbe dovuto vedere la luce non decolla. Ci sono ancora divisioni nella maggioranza e nel governo.

da pagina 5 a pagina 11

NOI E L'EUROPA

Il piano che non c'è

di Daniele Manca

La promessa è che oggi in sede di Consiglio dei ministri si possa arrivare al varo del Piano nazionale di riforma (Pnr) che doveva essere inviato entro giugno all'Unione europea. Siamo purtroppo l'unico Paese che non l'ha ancora fatto.

continua a pagina 11

La sentenza La Corte dell'Aia dà ragione ai nostri fucilieri ma condanna Roma al risarcimento

Marò, processo in Italia

Riconosciuta l'immunità. Gironè: dopo otto anni ritorniamo liberi

di Danilo Taino

Il processo ai fucilieri di marina Massimiliano Latorre e Salvatore Gironè si terrà in Italia. Lo ha deciso la Corte dell'Aia. La sentenza, però, condanna l'Italia al risarcimento per i due pescatori indiani rimasti uccisi nel 2012. «Finalmente riotteniamo la libertà dopo otto anni di limbo», ha commentato Gironè.

alle pagine 2 e 3 Piccolillo, Ricci Sargentini

UOMINI DEI SERVIZI EGIZIANI

Regeni, i nomi dei 10 indagati

di Francesco Battistini
e Iaria Sacchettoni

Salgono a dieci gli 007 egiziani indagati per l'uccisione di Giulio Regeni. Ma il timore del pm di Roma è che al Cairo si punti all'archiviazione. Se la rogatoria avanzata non avrà risposta, l'inchiesta rischia di arenarsi. Anche perché Al Sawi, nuovo procuratore voluto da Al Sisi, non sembra voler collaborare.

a pagina 18



Pandemia Lo scrittore Greer: capisco la Ue che non ci vuole

Troppi contagi, la California chiude

Barriere anti Covid improvvisate in un pub di Placerville, in California, dove adesso si è deciso per una nuova chiusura

«Manca una guida
Ogni Stato fa da sé»

di Andrea Marinelli



«L'America? «È rimasta senza guida. Capisco l'Europa che non ci vuole»: Così racconta al Corriere lo scrittore Andrew Sean Greer. Intanto la California chiude di nuovo.

alle pagine 12 e 13 Gaggi

TORNERÀ MOSCHEA?

Su Santa Sofia un'altra guerra dei templi

di Andrea Riccardi



Santa Sofia a Istanbul, Turchia

Aghia Sophia tornerà a essere una moschea? Questo sembra essere il volere del presidente turco Erdogan. Proteste sono arrivate da Grecia e Russia. Il patriarca Bartolomeo ha affermato che Aghia Sophia, che dal 1935 è un museo, non deve «di nuovo diventare motivo di contrapposizione». Aghia Sophia è un simbolo potente e dirompente. Il revisionismo riaccende le passioni.

a pagina 19

TRAGEDIA MOBY PRINCE

«La petroliera in zona vietata»

di Marco Imarisio

a pagina 21

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

De Gregori attenda in linea

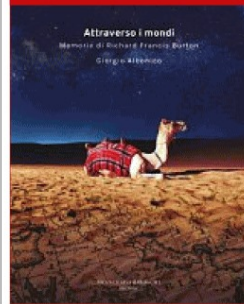
Francesco De Gregori ha raccontato di avere cercato invano di mettersi in contatto con il presidente del Consiglio (voleva ringraziarlo per una citazione di «Viva l'Italia»). Non capita spesso che un Principe si degni di chiamare un Conte. Invece il centralino di Palazzo Chigi lo ha lasciato in attesa, senza nemmeno passargli la segreteria del premier. L'idea di De Gregori trattata dalla Nuova Casta come uno stonato qualsiasi è suggestiva, ma non basta a spiegare il fenomeno del centralismo romano, autentico presidio democratico del Paese. Nessuno sottovaluta il contributo dei centralini lombardi, veneti o lucani: chi non si è mai sentito dire «Attenda in linea» da una voce scocciata? E i centralini elettronici, benché asettici, sono altrettanto indisponibili. Però il

centralista romano in carne e ossa, nei rari habitat dove ancora sopravvive, presenta una peculiarità: la sublime indifferenza per lo status dell'interlocutore.

Rimane famoso il caso del centralista di un quotidiano della Capitale a cui le Brigate Rosse osarono telefonare per rivendicare un attentato durante la pausa pranzo. «Un momento, sto a magna», il rintuzzò l'eroe. «Forse non ha capito, siamo le Br». E lui, serafico: «Ho capito, mica so' scemo. Mo' prendo er tacchino, un po' de pazienza». Quel giorno il terrorismo capi che non avrebbe mai fatto breccia nelle classi popolari. Quanto a De Gregori, la prossima volta che vorrà ringraziare Conte gli suggerisco di mandare un disco autografato a Casalino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FRANCESCO BRIOSCHI EDITORE



Esploratore, scrittore,
spia del governo britannico
e traduttore de *Le mille e una notte*,
Richard Francis Burton
si racconta per la prima volta.
Poco è stato scritto sulla figura
di Burton, Giorgio Albonico
in «Attraverso i mondi» ne rivela
gli aspetti più grandiosi
e controversi.



Conte rompe l'assedio e invia un segnale a 5Stelle e Pd, sempre più litigiosi: serve un'intesa alle Regionali. Lo capiranno o continueranno a farsi del male?



Venerdì 3 luglio 2020 - Anno 12 - n° 182
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

CASTA Ha svolto la professione per appena 9 anni su 37
Gasparri prepensionato: i contributi pagati da noi

È in Parlamento ininterrottamente dal 1992 (Msi, An, Pdl, ora FI). Nella prima vita ha lavorato come giornalista al Secolo d'Italia, che ora gli concede lo scivolo per l'uscita

GIARELLI A PAG. 8 - 9



A CASCINA (PISA) Per la salviniana "era solo una tettoia"
Il vecchio abuso edilizio nascosto dalla Ceccardi

La denuncia anonima su presunte irregolarità edilizie nella villetta della candidata leghista non fu nemmeno protocollata. E l'assessore che chiese chiarimenti fu rimosso

RODANO E SALVINI A PAG. 4



Fininvest

Marco Travaglio

Se un vecchio malvivuto come B. è ancora a piede libero, in politica e perfino nei sondaggi, è grazie all'orchestra mediatica di tv e giornali che da 26anni suona quotidianamente il suo spartito. Ma anche grazie a tutti gli altri media che, l'uno dopo l'altro, si sono accomodati su posizioni "terziste", come se l'imparzialità fosse l'equilibrio fra guardie e ladri: i soliti Mattia Feltri su La Stampa e Pigi Battista su Corriere, ma anche la new entry di Repubblica modello Sambuca Molinari che, tradendo 44 anni di storia, l'altroieri ha taciuto in prima pagina l'ultimo scandalo della Banda B. (il giudice morto che parla) e ieri ha dato l'ultima parola sul caso indovinate a chi? A B., con un'intervista senza domande che imbarazzerebbe pure Sallusti. Intanto, mentre tutti disertano, il Premiato Bufalificio di Arcore seguita a sfornare balle a reti ed edicole unificate, come nell'ultimo quarto di secolo: non per prova l'onestà del padrone (non esageriamo), ma almeno per tentare di sputtanare i suoi giudici.

1994. B. è indagato per le mazzette Fininvest alla Guardia di Finanza. Il Giornale, appena finito in mano a Vittorio Feltri, parte all'assalto di Piercamillo Davigo, pm dei processi "Fiamme Sporché": lo accusa di essere socio occulto del generale corrotto Giuseppe Cerchiello; e di ricattare il giudice Romeo Simi di Burgis su vecchie accuse del pentito Epaminonda (poi archiviate). De Burgis sta giudicando alcuni stilisti per altre tangenti alla Gdf: se salta quel processo, B. si salva nel suo. Il secondo scoop viene ripreso da Paolo Liguori a Studio Aperto e rilanciato da Sgarbi quotidiano con una sigla-cartoon che mostra due mail con la toga insanguinata e un coltello in mano danti sulla note di G. vorrebbe un amico. Per la doppia bufala, Il Giornale & C. verranno condannati per diffamazione.

1995. Il Giornale insinua che il procuratore Francesco Saverio Borrelli cavalchi su un sauro di Giancarlo Gorrini, assicuratore condannato ed ex amico di Di Pietro. Balla sequei-pedale: la sigla "G.G." sulla sella è del proprietario Giuseppe Gennari. Ma B. teme pure l'entrata in politica di Antonio Di Pietro e chiama il comune amico costruttore Antonio D'Adamo: "Si prepari, siamo nelle sue mani!". Promette aiuti finanziari in cambio di calunnie all'ex pm (5 miliardi dal banchiere-corrotto Pierfrancesco Pacini Battaglia tramite D'Adamo), che lui stesso registra e consegna ai pm di Brescia. Il Giornale dà una mano titolando a tutta prima: "Dal Messico gravi accuse a Di Pietro. Raggio dice che Pacini Battaglia ha dato una valigetta con 5 miliardi a Lucibello perché la consegnasse a Di Pietro".

SEGUE A PAGINA 20

Ecco le prove della bufala pro Caimano

LE CARTE NESSUN COMLOTTO: CASO MEDIASET DECISO SUBITO PERCHÉ SI PRESCRIVEVA IL 1.8.2013. I 10 MISTERI DEI 4 INCONTRI FRA B., IL SUO GIUDICE E IL SOLITO FERRI

BARBACETTO, IURILLO, MASCALI E PACELLI A PAG. 6 - 7



LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Povero B., che autogol a pag. 3
Emiliani Villa Nazareth e i laici alla Conte a pag. 11
Valentini "Repubblica", l'ultima giravolta a pag. 14
Guariniello Il Covid e i lavoratori a pag. 17

ARRESTATA LA MAXWELL

Vita da Ghislaine, la "castellana" del mostro Epstein

James Patterson

Ghislaine era la figlia minore e prediletta di uno dei personaggi più famosi d'Europa. Suo padre era Robert Maxwell, un profugo ceco che era diventato un magnate della comunicazione.

PAG. 16

Mannelli

DECISO A RISALIRE LA CHINA RIFULENDOSI LA FEDINA DA MEZZASIEGA A MEZZATOGA



REGENI, FICO ALZA I TONI

I pm all'Egitto: i nomi degli OO7

CAIA A PAG. 12



La cattiveria

Berlusconi: "Si a un governo con una nuova maggioranza, senza 5Stelle". Hanno ancora troppi incensurati

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

ISRAELE E I TERRITORI

Burg: "È Trump che vuole il rinvio dell'annessione"

SCUTO E ZUNINI A PAG. 14 - 15



SCRIVERE È DESIDERIO

"A mia madre ho rubato l'amore per la letteratura"

ANNIE ERNAUX A PAG. 18





il Giornale



VENERDÌ 3 LUGLIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 157 - 1.50 euro*

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

FREGATURA ESTIVA

LA BEFFA DELLE TASSE

*Dalla ristrutturazione della casa al taglio dell'Imu, passando per il bonus vacanze: sono finte agevolazioni che non portano un euro nelle nostre tasche
Si complica la semplificazione: il decreto è un flop*

Il governo continua a promettere misure dal forte impatto economico e di aiuto alle famiglie, tra cui il taglio dell'Imu (ma vincolato ai Comuni), il bonus per le ristrutturazioni e il voucher vacanze, ma si tratta ancora di promesse. Intanto la strada del Dl Semplificazioni è sempre più in salita: restano le divisioni tra Pd e Cinque Stelle su condono e appalti.

Bulian, Pelliccetti, Signorini e Stefanato
alle pagine 2-3

SEMPRE LA SOLITA PROPAGANDA

di Alessandro Sallusti

A sentire Conte e i rappresentanti della maggioranza giallorossa gli italiani stanno per essere sommersi da una pioggia di soldi sotto forma di sconti fiscali. Poi se uno va a guardare dentro scopri che in ogni provvedimento, varato o annunciato, c'è un trucco che ne vanifica l'effetto. In queste ore, per esempio, sentirete dire che il governo sta per abbassare del 20 per cento l'Imu, la tassa sulle case di proprietà. Ma non è così, o almeno non è detto che sarà così perché una decisiva postilla poco pubblicizzata dice che il governo non impone ma concede ai comuni la possibilità di abbassare la tassa in questione. E siccome i comuni hanno le casse vuote risulta difficile ipotizzare che ci sarà una corsa dei sindaci a cogliere l'opportunità.

Altro esempio riguarda il bonus per ristrutturare le case del valore del 110 per cento della spesa sostenuta. Questa elargizione avviene sotto forma di rimborso fiscale alla prima dichiarazione dei redditi non del proprietario (che in effetti non sborsa un euro) ma dell'impresa che svolge i lavori. La quale impresa, già probabilmente in crisi di liquidità, per anticipare tutti i costi deve rivolgersi evidentemente a una banca, e lì inizia il noto calvario burocratico per ottenere un prestito in tempi certi, soprattutto se non metti sul tavolo una serie infinita di garanzie.

Esattamente come per il bonus vacanze (che non è di 500 euro per chiunque guadagni meno di 40mila euro come strombazzato) per ottenere il quale il fruitore deve fare una lunga e complicata serie di passaggi e certificazioni che già scoraggiano i più. In ogni caso è l'albergatore a dovere anticipare le spese che sostiene per rifarsi poi sul fisco a fine anno. Risultato? Solo quattro albergatori su cento si sono detti disponibili ad accettarlo, del resto con le tasse che già pagano perché fare pure da bancamat per lo Stato?

Tutto insomma sembra costruito in modo talmente complicato per scoraggiare l'accesso di cittadini e imprese a teorici vantaggi economici. L'unica cosa semplice sembra essere la propaganda, il questo governo è davvero bravo. E dire che tempo fa Mattarella, evidentemente inascoltato, disse: «La comunicazione istituzionale non va in alcun modo confusa con la propaganda politica e non può ridursi all'esaltazione acritica dell'attività delle singole amministrazioni. Si tratta di rendere un servizio ai cittadini e non di farsi pubblicità.»

IL TRIBUNALE DELL'AIA DOPO OTTO ANNI

Rivincita dei nostri marò: saranno processati in Italia

di Fausto Biloslavo



FUCILIERI Salvatore Gironi e Massimiliano Latorre

Una vittoria per l'Italia la sentenza internazionale che strappa definitivamente dalle grinfie indiane i nostri marò, Salvatore Gironi e Massimiliano Latorre. E permetteteci di rivendicare, che una piccolissima parte di questa vittoria è pure del *Giornale* e dei suoi lettori. Fin dall'inizio, con il fiocco giallo sulla testata, abbiamo condotto una battaglia, talvolta solitaria nel panorama mediatico, in difesa dei fucilieri di Marina. Soprattutto sul diritto sacrosanto, adesso sancito (...)

segue a pagina 10
Giannini a pagina 10

IL RETROSCENA

Cade il tabù: Conte è sostituibile

di Augusto Minzolini

Nel corridoio dei passi perduti di una Montecitorio semideserta nelle prime giornate afose del dopo Covid-19, ti trovi di fronte quello che non ti aspetti: un grillino che ti dice papale papale che Giuseppe Conte non è più insostituibile.



Alessandro Amitrano, napoletano,

5stelle di rigido rito «dimaiano» sentenza: «L'unico dato nuovo è che Conte, a differenza di qualche mese fa, non è più insostituibile. L'aria è questa. Anzi, un fatto traumatico sull'esecutivo ora, favorirebbe un chiarimento definitivo dentro il movimento con quell'anima che ha (...)

segue a pagina 4

CASO DIRITTI TV

Le toghe rosse linciano il magistrato morto

Luca Fazzo

Contro Amedeo Franco, il giudice che ha svelato il «plotone d'esecuzione» contro Silvio Berlusconi nel processo in Cassazione che costò la condanna all'ex premier, piovono reazioni quasi brutali proprio dall'interno della magistratura. Franco, scomparso lo scorso anno, non è più in grado di difendersi. Ieri un editoriale di *Questione Giustizia*, l'organo di Magistratura democratica, lo accusava di avere commesso illeciti e su di lui si insinuano sospetti.

alle pagine 8-9

LA DIFESA DELLA MEMORIA

Giù le mani da Colombo Appello anti iconoclasti

a pagina 18

PARITÀ DI STIPENDIO A PARITÀ DI RUOLO: PRIMA IN ITALIA

La Ferrari mette le donne in pole position

La Ferrari è rossa, la Ferrari è bella, la Ferrari è da sempre inaccessibile a molti e disponibile per pochi, la Ferrari è la figlia femmina di quell'uomo geniale dai modi bruschi che le diede vita e nome. Solo da un'azienda così maschia nelle origini e così femmina nel prodotto poteva arrivare il riconoscimento più bello, quello che va oltre le mille parole che siamo soliti usare parlando di uomini, donne e diritti: l'uguaglianza dello stipendio a parità di mansioni. Come se

di Benny Casadei Lucchi

solo chi ha nel proprio dna bellezza e fascino, riuscisse a comprenderne l'importanza.

La Ferrari è la prima società italiana ad avere ottenuto il certificato che attesta il raggiungimento della parità retributiva e di opportunità. «Perché questo» ha detto l'ad Louis Camilleri, «è il pilastro fondamentale per attrarre, trattenere e sviluppare i migliori talenti...». Un riconoscimento conferito dal-

la fondazione svizzera Equal Salary dopo mesi di studi e valutazioni commissionate alla società di revisione PwC che ha analizzato posizionamenti, mansioni, possibilità di carriera dei 4.285 dipendenti della Ferrari, di cui il 14% donne. Quel che lo studio non dice è che ci voleva un'azienda impegnata nello sport più maschio che ci sia, la F1, per spiegare con i fatti quel che è sotto gli occhi di tutti. E, d'ora in poi, donne e motori non sembrerà più un'offesa maschilista.

TURCHIA COME CINA

Santa Sofia torna moschea L'avanzata dei nuovi regimi

di Giordano Bruno Guerri

Santa Sofia, uno degli edifici più belli del mondo, è nata come luogo di culto, nel 360 dopo Cristo, e luogo di preghiera è stato fino a meno di un secolo fa. Prima cristiana, poi ortodossa, poi musulmano, soltanto nel 1931, dopo quasi quattro secoli come moschea, il laico Atatürk, padre della Turchia moderna, la volle trasformare in un museo. Non ci sarebbe da scandalizzarsi, dunque, se tornerà a essere una moschea, quella è la sua funzione naturale. Preoccupa invece, e molto, lo spirito che ha portato a questa decisione, non filologico né religioso. Erdogan ha voluto dare un altro segnale di distacco dalla cultura e dal mondo occidentale, sottolineandolo attraverso la religione. Ma è ancora niente, rispetto al non trascurabile fatto (...)

segue a pagina 17
Clausi a pagina 17

IL GIORNO

VENERDÌ 3 luglio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

L'esperimento al via nel Comasco e in Valtellina

**Trenord, basta folla
In carrozza si sale
con la prenotazione**

Anastasio a pagina 20



DOMANI IN REGALO
SPECIALE F1 FORMULA ITALIA

ristora
INSTANT DRINKS

Il Coronavirus ci presenta il conto

Torna a crescere la disoccupazione, boom di sfiduciati. Allarme delle imprese: senza interventi dovremo licenziare. Dopo mesi di chiusura forzata migliaia di italiani cercano aiuto alla Caritas. Rinvio ancora il decreto sblocca cantieri

Servizi
da p. 2 a p. 9

Come uscire dalla crisi

**Creare lavoro
Altro che bonus
per monopattini**

Giuseppe Turani

Il Covid 19 è ancora un problema sanitario rilevante, e ci costringe a delle vite un po' assurde, con mascherine e senza abbracci, ma sta diventando anche un problema economico pesantissimo. Quasi insopportabile per la società italiana. Gli osservatori più prudenti stimano che provocherà una caduta del nostro Pil (cioè della ricchezza prodotta in un anno, quella da spartire fra di noi) di circa il 12 per cento. Il calcolo è solo teorico e molto teorico: in realtà, nessuno sa quanto il covid durerà, e quindi nessuno sa per quanto tempo bisognerà funzionare con il freno a mano tirato. Ma, giusto per orientarci, possiamo fare due conti: un crollo del 12 per cento del Pil significa circa 180 miliardi in meno.

Turani a pagina 5

**L'ARBITRATO SBLOCCA IL CASO MARÒ: IL PROCESSO SARÀ A ROMA
GIRONE: 8 ANNI DI CALVARIO. LA FIGLIA DI LATORRE: VOGLIAMO LE SCUSE**

**IN NOME
DEL POPOLO
ITALIANO**

Salvatore Girone, 42 anni (a sinistra) e Massimiliano Latorre, 53 anni

Bianchi e Farruggia a pagina 8

DALLE CITTÀ

Milano, summit sul Covid a Berlino

**La microbiologa
Gismondo (Sacco):
tutti liberi
solo in primavera**

Sandro Neri nelle Cronache

Milano, l'allarme dal sindaco

**Nidi e materne:
troppi 30mila iscritti
con queste regole**

Mingoia nelle Cronache

Brescia

**Lettere minatorie
agli Industriali
C'è una "regia"**

Prandelli a pagina 22



Ritrovate le campane tra le macerie della basilica

**La Ue s'è fermata a Norcia
Mai visti i fondi promessi**

Miliani e Coletti a pagina 15



Intervista a Giordano Bruno Guerri

**Venite a teatro col Vate
Il perfettissimo Vittoriale**

De Robertis a pagina 11

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. SUSTENIUM

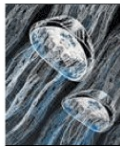
CREATINA, ARGININA, VITAMINE, BETA ALANINA, SALI MINERALI

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

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

A. MENARINI





Domani su Alias

IL VIRUS DELLA SOLITUDINE Massimo De Carolis sulle complesse tematiche della crisi attuale; Franco Piperno sulla tecnoscienza



Culture

ALMA SABATINI L'eredità politica della femminista che ha indagato il sessismo nella lingua italiana

Alessandra Pigliaru pagina 10



Visioni

DANZA Compagnie e solisti si preparano dopo il lockdown: eventi dal vivo, virtuali o digitali

Francesca Pedroni pagina 12

il manifesto

quotidiano comunista

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

VENERDÌ 3 LUGLIO 2020 - ANNO L - N° 158

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

SEMPLIFICAZIONI E NON SOLO

Conte e Zingaretti «d'accordo», senza intesa

■ Uno Zingaretti a dir poco irritato dopo giorni di freddezza e tensione incontra nel primo pomeriggio Conte. Al segretario del Pd, oltre alla lunga lista di rimproveri che muove da settimane, non sono andate giù le veline partite da palazzo Chigi che dipingevano i dem

come freno alle Semplificazioni. Il chiarimento c'è stato, fanno sapere i poco amichevoli alleati. «La pensiamo allo stesso modo: bisogna correre», informa il premier. «Incontro positivo», conferma il Pd.

Se ci si ferma ai toni, dicono la verità. L'incontro è finito me-

glio di come era cominciato. Ma se dalle parole si passa ai fatti il risultato resalta lo zero. Sulle semplificazioni i distinguo sono rimasti tutti e non si tratta di uno scontro tra Conte e il Pd ma tra il premier e l'intera maggioranza. A insistere per tenere altissimo il tetto dei

lavori delegati alla trattativa diretta e per reinserire una forma di condono, anche se attenuato, era stato in mattinata Conte. Non ha cambiato idea dopo l'incontro. Subito prima, anzi, aveva ribadito: «Dobbiamo osare».

COLOMBO A PAGINA 2

APPALTI

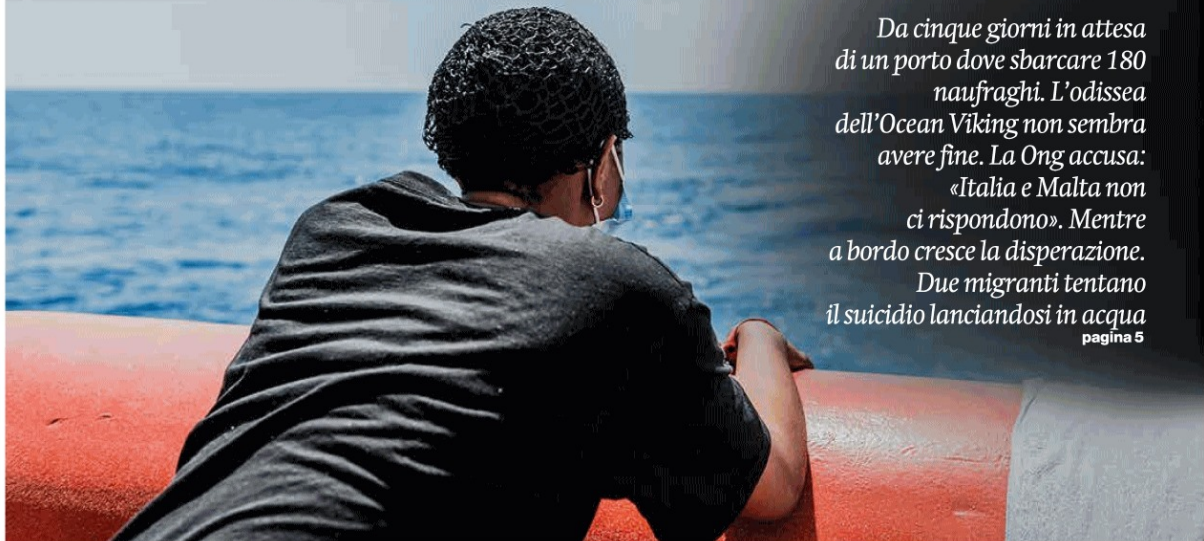
L'Anac: no al «modello Genova»

■ La critica dell'anticorruzione contro il «decreto semplificazioni» a cui il governo sta faticosamente lavorando: «Non è togliendo le regole che il si-

stema funziona meglio». Bocciato il «modello Genova» e dei supercommissari. Con la pandemia 19 miliardi di appalti sospesi. CICCARELLI A PAGINA 3

A bordo della Ocean Viking foto di Flavio Gasperini/SOS Mediterranée

In alto mare



Da cinque giorni in attesa di un porto dove sbarcare 180 naufraghi. L'odissea dell'Ocean Viking non sembra avere fine. La Ong accusa: «Italia e Malta non ci rispondono». Mentre a bordo cresce la disperazione. Due migranti tentano il suicidio lanciandosi in acqua

pagina 5

Posto Italiano Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, GigaCRM/232103



il manifesto
arriva in Sicilia e Sardegna.

Chiedilo in edicola

GIULIO REGENI Palazzotto: «Il governo non può far finta di niente»



■ Ieri il premier Conte è intervenuto sul fallimentare incontro tra Procure italiana ed egiziana: «Non ne deriva automaticamente un riposizionamento dell'Italia». Intervista a Erasmo Palazzotto, presidente della Commissione d'inchiesta sulla morte di Regeni: «Senza una presa di posizione, l'Egitto non cambierà». CRUCIATI A PAGINA 7

Militari all'estero L'interesse nazionale, quello vero, non va in missione

ALBERTO NEGRI

Il dibattito sulle missioni militari all'estero di oggi alle commissioni esteri e difesa dovrebbe servire ad una riflessione seria sulla visione strategica del nostro Paese. Si parla di aumentare i costi militari che nel 2019 hanno già sfiorato il miliardo e mezzo di euro.

— segue a pagina 15 —

Condono edilizio Rieccolo... Un decalogo per evitarlo

FRANCESCO CHIODELLI

Ancora una volta, nel governo, si è tornati a parlare con insistenza della possibilità di un nuovo condono edilizio. Conviene affrontare l'argomento, sebbene la questione sembra essere stata stralciata dal «Decreto Semplificazioni».

— segue a pagina 15 —

all'interno

Sardegna Assalto alle coste, mediazione di Palazzo Chigi

COSTANTINO COSSU PAGINA 3

Covid-19 Operatori sanitari ancora i più contagiati

ANDREA CAPOCCI PAGINA 6

Regionali Il premier: unità Ma in Liguria il nome non c'è

DANIELA PREZIOSI PAGINA 4



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVI - N° 182
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 3 Luglio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il premio

Veronesi, trionfo e bis dopo quattordici anni è lui il re dello Strega

Riccardo De Palo a pag. 15



Dopo il trapianto

«Alex ora sta bene torniamo a Napoli la città del cuore»

Lucilla Vazza a pag. 12



La crisi di Trump

SE JOE BIDEN SFONDA SENZA FARE NULLA

Mauro Canali

La domanda che circola oggi con più insistenza tra i media americani è perché una parte consistente dell'elettorato bianco moderato sta abbandonando Trump. Soprattutto - si fa notare - sta accadendo in quegli Stati, i cosiddetti swing states, che in genere risultano decisivi nel determinare la vittoria o la sconfitta dei concorrenti alle elezioni presidenziali.

Per i primi tre anni del suo mandato nulla è parso in grado di scalfire la fiducia riposta in Trump da parte di quell'elettorato che lo aveva fatto trionfare nelle elezioni di quattro anni fa. Eppure, sono stati tre anni per lui tutt'altro che ricchi di risultati.

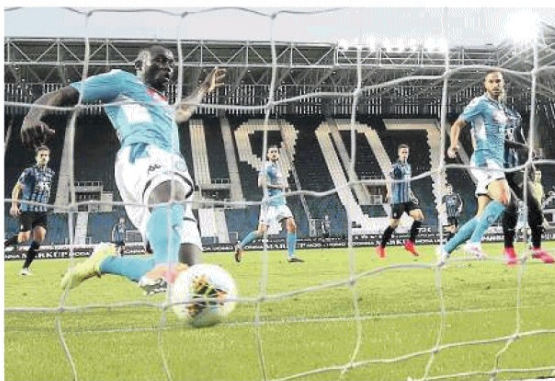
Si è assistito a una politica che è sembrata da una parte abbastanza improvvisata, e dall'altra ispirata a una prassi di carattere volontaristico rivelatasi alla prova dei fatti velleitaria, con tentativi abbozzati di interventi autoritari e di prudenti ritirate. Con una politica estera esasperatamente personalistica, da apparire persino estranea alla tradizionale azione diplomatica di Washington, in cui il presidente è sembrato spesso più interessato alla propria popolarità che agli interessi del paese. Esempio al riguardo è stato il «caso Ucraina», in cui Trump non ha esitato a esercitare pressioni indebite sul presidente ucraino Zelensky per renderlo suo complice in una manovra diretta a colpire Biden, attraverso una propria diffamatoria ai danni del figlio dell'ex vicepresidente, un manager impegnato in affari con società ucraine. Manovre che hanno evidenziato la spregiudicatezza del tycoon, disposto a tutto pur di ottenere la riconferma presidenziale.

Continua a pag. 39

Crollano consumi e lavoro le misure di rilancio al palo

►Oltre 600mila occupati in meno nonostante il blocco degli investimenti Tregua Conte-Zingaretti ma appalti, vertenze e semplificazioni bloccate

Vince l'Atalanta Rabbia Gattuso: mancata la giusta mentalità



Il tentativo di salvataggio di Koulibaly in occasione del secondo gol dell'Atalanta

Troppi errori, addio Champions

Ciriello, Majorano, Trieste, Ventre e l'inviato a Bergamo Pino Taormina da pag. 16 a 19

Il punto

UN BRUTTO PASSO INDIETRO CON IL BARÇA SERVE ALTRO

Francesco De Luca a pag. 38

Il mercato

Osimhen, fatto l'accordo ora parte l'assalto al Lille

L'inviato Pino Taormina a pag. 19

Santonastaso a pag. 7
Servizi da pag. 2 a 5

Il dibattito

Abuso d'ufficio perché è un reato da ridisegnare

Arangelo Monacilluni a pag. 39

La vertenza

Whirlpool nove offerte nessuno vuole tutti gli operai

Valerio Iuliano

La multinazionale americana Whirlpool conferma la chiusura dello stabilimento di Napoli per il 31 ottobre 2020, mentre Invitalia annuncia la presenza di nove potenziali acquirenti. Ma i sindacati giudicano deludente il vertice di ieri e accusano il governo di aver abbandonato i metalmeccanici partenopei. E sono state escluse definitivamente tutte le ipotesi di una permanenza della multinazionale a Napoli, peraltro sempre smentite da Whirlpool.

A pag. 6

Campania, l'inchiesta su Covid e case di cura blocca i pagamenti

La linea della Regione con la Corte dei Conti: pronti a spiegare e a riscrivere gli accordi

Ettore Mautone

È da giorni sotto la lente della Corte dei conti l'accordo Regione Campania-Aiopi, associazione delle Case di cura private accreditate, finalizzata all'utilizzo di personale e posti letto accreditati per prestare assistenza ai pazienti Covid durante l'emergenza. L'inchiesta blocca i pagamenti. La Regione: pronti a riscrivere gli accordi.

A pag. 9

La sentenza dell'Aja Marò, il processo in Italia e la lezione per le missioni

Carlo Nordio

La decisione del Tribunale arbitrale dell'Aja sui nostri due Marò è di buon senso.

Continua a pag. 39

L'indagine dei consumatori

Alla Costiera Sorrentina il record del caro-spiagge

Massimiliano D'Esposito

Costa un po' troppo trascorrere una giornata presso uno stabilimento balneare della penisola Sorrentina durante la fase 3 dell'emergenza Covid-19. Di certo più rispetto allo scorso anno, quando l'affollamento non era un problema del quale preoccuparsi. Quest'estate non è così, le conseguenze sul prezzo finale sono già visibili ovunque in Italia e in particolare in penisola sorrentina, secondo uno studio di Altroconsumo.

In Cronaca

Viaggi e hotel

Voucher al posto dei rimborsi la Ue bocchia l'Italia

L'Europa in difesa di viaggiatori e vacanzieri. Il governo italiano accusato da Bruxelles per non avere rispettato le regole sui diritti dei passeggeri, per la possibilità di offrire voucher e non un rimborso in contanti.

Orsini a pag. 10

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO

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





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 182
ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 3 Luglio 2020 • S. Tommaso apostolo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'evento
Da Piovani a Tosca
Siracusa riaccende
il teatro dell'estate
ma "Per voci sole"
Ripaso a pag. 27



Torna la Formula 1
In Austria Ferrari
dietro Hamilton
Vettel al veleno:
non aiuterò Leclerc
Russo nello Sport

Napoli ko con l'Atalanta
Roma, altro disastro
Perotti si fa espellere
l'Udinese domina (0-2)
Champions addio
Angeloni e Trani nello Sport



Il Messaggero
Casa
BILOCALE
messaggerocasa.it

Le regole d'ingaggio
La lezione
da trarre
sulle missioni
italiane

Carlo Nordio

La decisione del Tribunale arbitrale dell'Aja di sottrarre i nostri due Marò alla giurisdizione indiana corrisponde soprattutto al buon senso. Essa è stata accolta con favore dal nostro governo e probabilmente lo sarà anche dalle famiglie delle vittime, che saranno riarrecate. L'inchiesta proseguirà davanti alla nostra magistratura, ma la complessità della questione lascia presumere che, alla fine, i nostri due militari saranno scagionati.

Quanto al governo indiano, al di là delle reazioni ufficiali, crediamo che sarà ben lieto di essersi liberato di una contesa che di fatto era già stata composta con il ritorno in patria dei due incriminati. In effetti nessuno pensava che Gironi e La Torre sarebbero stati riconsegnati ai giudici di Nuova Delhi. Va infine dato atto ai nostri ministri - succedutisi in questi anni - di aver fatto il possibile per tutelare i due ragazzi e riportarli a casa. Insomma, una volta tanto, politica e Giustizia sono andate d'accordo.

L'esito felice della vicenda non deve tuttavia farci dimenticare gli errori che sono stati commessi, e che speriamo non vengano più ripetuti. L'errore fondamentale è stato quello di imbarcare dei militari a protezione di una nave civile, senza munirli della relativa autorità di gestione delle emergenze.

Continua a pag. 24

La tregua non sblocca gli appalti

►Vertice Conte-Zingaretti dopo le tensioni: passi avanti su Mes e alleanze regionali
Il leader pd: rapporto recuperato. Ma Semplificazioni in alto mare: è tutto rinviato

ROMA Tregua dopo il vertice Conte-Zingaretti. Amoroso, Canettieri, Conti, Errante e Pucci alle pag. 2, 3 e 4

La corte dell'Aja esclude la giurisdizione indiana sui due marò



I marò Salvatore Gironi e Massimiliano Latorre (foto ANSA)

Latorre e Gironi, processo in Italia

Giuseppe Scarpa

S i celebrerà a Roma il processo ai fucilieri di marina Massimiliano Latorre e Salvatore Gironi. La decisione della Corte Permanente di Arbitrato dell'Aja ha dato ragione all'Italia.

A pag. 7



La gioia dei fucilieri di Marina
«Noi, detenuti ingiustamente
dagli indiani. Ora uno spiraglio»

Ventura a pag. 7

Intervista/ Domani centrodestra in piazza

Meloni: «Non c'è alternativa al voto
Governo sulla Luna, tagli le tasse»

Barbara Jerkov

«Torniamo in piazza per chiedere libertà, lavoro e sicurezza per gli italiani. Ma soprattutto per andare subito al voto».



Giorgia Meloni, leader di Fratelli d'Italia, ritiene che la peggior crisi italiana dal dopoguerra sia trattata nel modo sbagliato: «Il governo sembra stare sulla Luna, tagli le tasse».

A pag. 5

Roma, bimbo positivo paura al centro estivo Subito mille tamponi

►Contagiata anche la sorella: controlli per familiari e amici dopo una cena di classe. Chiuso il ristorante

Mauro Evangelisti

Un migliaio di tamponi. Esami a tappeto per capire se siano stati contagiati dal coronavirus non solo i bambini di un centro estivo di Roma, ma anche i ragazzini di una classe che aveva organizzato una cena di fine anno scolastico, genitori, insegnanti, dipendenti e il titolare del ristorante, che è stato chiuso.

A pag. 12

Bonus fino a 21 anni

Assegno per i figli
ridotto a 200 euro

Giusy Franzese

In arrivo uno dei pilastri del Family Act, l'assegno unico e universale per i figli. Fino a 21 anni e dal settimo mese di gravidanza.

A pag. 9

L'Fbi arresta la Maxwell, compagna del miliardario Epstein, presa l'amante-adescatrice

Flavio Pompetti

L'Fbi ha arrestato ieri mattina in una villa di Bradford, nel New Hampshire, Ghislaine Maxwell (nella foto), ex amante e complice di Jeffrey Epstein nello sfruttamento sessuale di ragazze minorenni. «Eravamo da poco venuti a conoscenza che la signora Maxwell si era trasferita nella proprietà - ha raccontato Audrey Strauss, la procuratrice che indaga sulla vicenda - e continuava a condurre una vita di agio e di privilegio. Siamo certi che conosce tutti i segreti del finanziere che si è ucciso in carcere».

A pag. 15



Per le proteste
Hong Kong, a 15 anni
ora rischia l'ergastolo

HONG KONG Pechino va allo scontro frontale con Gran Bretagna, Stati Uniti e Australia per difendere la sua controversa "Legge sulla sicurezza nazionale" di Hong Kong, che per i governi occidentali rappresenta un attacco alle libertà e all'autonomia. Ieri una 15enne è stata arrestata e rischia l'ergastolo proprio per quella legge.

Cocco a pag. 15

SAGITTARIO, GIOIA
DOPO LE FATICHE

Buongiorno, Sagittario! In buona forma nonostante le fatiche affrontate nel lavoro, le incertezze che persistono ancora in campo economico. La fiducia nel futuro arriva dalla splendida Luna nel segno, pronta a diventare piena in Capricorno, domenica, segno delle ricchezze. Marte in Ariete, grinta e forza di abbattere le barriere più dure. L'estate delle nuove partenze? Sì. Ma anche l'estate che trova la strada del ritorno a casa. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

Il ragazzo era scomparso da Roma: segnalato a Genova Sedicenne ritrovato dopo otto anni

ROMA Cosa spinga un adolescente a sparire nel nulla invece di andare a scuola non è chiaro. Più semplice intuire come una mamma sia morta in un giorno e poi rinata in queste ore alla notizia del ritrovamento. Fernando Vasile Mihai, ora 24enne, è stato ritrovato a Genova, chiedeva l'elemosina sotto i portici di via Dante, di fronte alle Poste, tutti gli volevano bene. Anche a Palombara Sabina, alle porte di Roma, da dove si era allontanato otto anni fa a 16 anni senza lasciare tracce, lo aspettavano. È stato ritrovato grazie a "Chi l'ha visto".



Ceravolo e Troili a pag. 17

Tolto il segreto sugli atti

Senato, via i primi veli
sui casi Moro e Ustica

ROMA Nel calderone dei segreti della Repubblica c'è di tutto, dalla tragedia del Dc-9 Itavia di Ustica del 27 giugno 1980, fino al caso Moro, dalle stragi terroristiche al disastro del Vajont del 1963. Il Consiglio di presidenza del Senato ha desecretato gli atti fino al 30 giugno 2001 relativi alle Commissioni parlamentari d'inchiesta presiedute da un senatore.

A pag. 16

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

il Resto del Carlino

VENERDÌ 3 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna, il gioiello di Rimini

L'Italia in Miniatura compie 50 anni: «Fa la storia del Paese»

Spadazzi a pagina 21



DOMANI IN REGALO
SPECIALE F1 FORMULA ITALIA

ristora
INSTANT DRINKS

Il Coronavirus ci presenta il conto

Torna a crescere la disoccupazione, boom di sfiduciati. Allarme delle imprese: senza interventi dovremo licenziare. Dopo mesi di chiusura forzata migliaia di italiani cercano aiuto alla Caritas. Rinvio ancora il decreto sblocca cantieri

Servizi da p. 2 a p. 9

Come uscire dalla crisi

**Creare lavoro
Altro che bonus
per monopattini**

Giuseppe Turani

Il Covid 19 è ancora un problema sanitario rilevante, e ci costringe a delle vite un po' assurde, con mascherine e senza abbracci, ma sta diventando anche un problema economico pesantissimo. Quasi insopportabile per la società italiana. Gli osservatori più prudenti stimano che provocherà una caduta del nostro Pil (cioè della ricchezza prodotta in un anno, quella da spartire fra di noi) di circa il 12 per cento. Il calcolo è solo teorico e molto teorico: in realtà, nessuno sa quanto il covid durerà, e quindi nessuno sa per quanto tempo bisognerà funzionare con il freno a mano tirato. Ma, giusto per orientarci, possiamo fare due conti: un crollo del 12 per cento del Pil significa circa 180 miliardi in meno.

Turani a pagina 5

**L'ARBITRATO SBLOCCA IL CASO MARÒ: IL PROCESSO SARÀ A ROMA
GIRONE: 8 ANNI DI CALVARIO. LA FIGLIA DI LATORRE: VOGLIAMO LE SCUSE**

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Salvatore Girone, 42 anni (a sinistra) e Massimiliano Latorre, 53 anni

Bianchi e Farruggia a pagina 8

DALLE CITTÀ

Bologna, la cerimonia

Due Agosto senza corteo E' la prima volta in quarant'anni

Rosato in Cronaca

Bologna, verso le Comunali

Galletti: «La città va ridisegnata Ecco le mie idee»

Orsi in Cronaca

Bologna, via Erbosca

Il Comune demolisce gli abusi edilizi

Servizio in Cronaca



Ritrovate le campane tra le macerie della basilica

**La Ue s'è fermata a Norcia
Mai visti i fondi promessi**

Miliani e Coletti a pagina 15



Intervista a Giordano Bruno Guerri

**Venite a teatro col Vate
Il perfettissimo Vittoriale**

De Robertis a pagina 11

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. SUSTENIUM

CREATINA, ARGININA, VITAMINE, BETA ALANINA, SALI MINERALI

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

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

A. MENARINI





IL SECOLO XIX

VENERDÌ 3 LUGLIO 2020



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 157, COMMA 20. B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

A GENOVA FINO AL 1° NOVEMBRE
Street art protagonista al Ducale
nella mostra dedicata a Obey

CABONA / PAGINA 30



ANCHE IL TIGULLIO NELLA "BIBBIA" DEI VIAGGIATORI
Lonely Planet riparte da Genova
per la prima guida del post Covid

D'ORIA / PAGINA 31



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 11
Commenti	Pagina 14
Economia-Matrimo	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Xite	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

SI ALZA IL LIVELLO DELLO SCONTRO TRA LA REGIONE E IL MINISTERO DEI TRASPORTI. POLEMICA SULL'ANNUNCIO DEI TRENI IN PIÙ: «SONO PAGATI DA NOI»

Gallerie, i lavori proseguono La Liguria: decida il tribunale

Dal territorio la richiesta di risarcimenti per i danni subiti. Verso il taglio dei pedaggi nel weekend

IL CASO

Marco Menduni

Il turismo congressuale
tradito da virus e cantieri
«Perso un evento su tre»

L'ultimo episodio è stato segnalato da Rapallo: il 19 e 20 luglio era previsto il più importante congresso aziendale dai tempi precedenti il lockdown, invece all'ultimo è stato annullato tutto. «L'attuale situazione della viabilità in Liguria impedisce ai nostri clienti di partecipare», spiegano all'Excelsior Palace Hotel. Il settore, che ha visto annullare negli ultimi mesi il 35 per cento dei congressi, rischia di subire il colpo definitivo dai cantieri.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

Cresce lo scontro tra la Regione Liguria e il ministero dei Trasporti per i lavori sulle gallerie che da giorni stanno provocando ingorghi e blocchi sulle autostrade. Il governatore Toti aveva inviato una diffida, chiedendo che lavori proseguissero con modalità diverse. Ma le Autostrade, dopo avere consultato il Mit, hanno risposto che il programma andrà avanti come previsto. Aggiungendo che, se non cambieranno le regole, ci saranno disagi per tutto il mese di luglio. «Ci rivolgeremo al tribunale», annuncia Toti. Polemiche anche sui treni in più promessi dal ministero: «Sono treni regionali pagati da noi», dice la Liguria. Intanto Aspi studia un ulteriore taglio dei pedaggi, per turisti e trasportatori.

SCULLI / PAGINE 2 E 3



Pistola puntata a due afroamericane
In un video il volto oscuro degli Usa

Un momento della lite a Detroit L'ARTICOLO E UN COMMENTO DI ORTOLIVA / PAGINE 12 E 14

SEMPLIFICAZIONI, L'ANAC BOCCIA I COMMISSARI: «SISTEMA PERICOLOSO»

Tregua Conte-Zingaretti Salvini: voto a settembre

Tre ore di vertice a Palazzo Chigi non sono bastate per sciogliere tutti i nodi sul tappeto, a partire dal decreto semplificazioni. È servito però per siglare la tregua tra Giuseppe Conte e il segretario del Pd Nicola Zingaretti. Conte ha invitato i dem e M5S ad allearsi per le Regionali. E a proposito di voto, il leader della Lega Matteo Salvini invoca le elezioni a settembre e si dice certo che Forza Italia sarà dell'alleanza. Intanto l'Anac boccia il modello Genova: «Pericoloso affidarsi ai commissari».

GIULIAROLI / PAGINA 4-7

ROLLI

CONTE E ZINGARETTI:
"BISOGNA CORRERE"



LAZZARETTI
si Volà
IGIENIZZAZIONE PULITURA TAPPETI
DIVANI-TRAPUNTE-Piumoni
MONTAGGIO E SMONTAGGIO TENDE
ANCHE A DOMICILIO
Via Granello, 37 r.
Via Della Libertà, 26 r.
C.so Buenos Aires, 62A r. Conc.
Di Fronte (Piazza Paolo San Pietro)
Tel. 010.541796 - 010.588848

BUONGIORNO

Dài che ci riproviamo, è la nostra grande chance. Premessa, come succede ogni due o tre settimane, in Italia si ricomincia a parlare di riforma della legge elettorale. Capito Europa? Voi che volete le riforme, questa la faremo, stamene certi. È un tipo di riforma in cui siamo all'avanguardia mondiale, ne sforniamo una al biennio. Ora per esempio c'è il Rosatellum bis (perché si chiamò bis lo ignoro ma dà il senso del lavoro). Prima c'era l'Italicum, peraltro mai usato. Noi facciamo le riforme anche se poi non le usiamo: non c'è verso, noi riformiamo, è più forte di noi. Prima dell'Italicum c'era il Porcellum, ne andiamo ancora orgogliosi. È in origine c'era il Mattarellum. Ecco, anticipando l'avvio di dibattiti fiammeggianti intorno a un Dimaiellum o a uno Zingarettellum o, chissà, a un Toninellum (suona bene però, eh), noi ripro-

Facciamo un brindisi? **MATTIA FELTRI**

viamo con il Bhutanellum, il magico sistema elettorale del Bhutan. Funziona così: al primo turno si presentano tutti i partiti, senza candidati, solo col simbolo. I due partiti col maggior numero di preferenze accedono al secondo turno, ognuno con quarantasette candidati in quarantasette collegi. Chi ne vince almeno ventiquattro, ottiene la maggioranza e governa, e ci si rivede fra cinque anni. Certo, è una legge scritta in otto righe. Quasi un affronto per noi, funamboli dello scorporeo, della quota maggioritaria, delle liste bloccate, del ripescaggio proporzionale e dei metodi D'Hont e Hare-Niemeyer. Se per caso anche stavolta l'idea non piace, chiediamo in subordine di affidare la pratica alla grilina Paola Taverna. Non per altro, è che ne uscirebbe un nome particolarmente caratteristico: Tavernellum.

NO DEL M5S A BANDIERA

Ultimi veti sui candidati Il Pd ligure: decidiamo noi

Il Movimento cinque stelle chiude la porta alla candidatura di Paolo Bandiera, nome dell'ultima ora per l'alleanza giallorossa. Il Pd ligure prende atto che al momento è impossibile trovare un candidato unitario e il segretario regionale annuncia: oggi sceglieremo quale schema di alleanza costruire e il candidato arriverà di conseguenza. In corsa restano Sansa, Massardo e Dello Strogalo.

DEFAZIO / PAGINA 21



GIALLO INTERNAZIONALE
SEQUESTRO IN SVIZZERA
L'ARCHIVIO MODIGLIANI

GRASSO / PAGINA 22

BRANCO A VERNAZZA

Baci in stazione Coppia gay aggredita alle Cinque Terre

Un gruppo di ragazzi ha aggredito una coppia gay di Bologna che si scambiava effusioni alla stazione di Vernazza, alle Cinque Terre. I due, trentenni, sono stati circondati e insultati, e uno è stato colpito in pieno da un pugno al volto. Gli aggressori si sono poi dileguati su un treno. I carabinieri hanno fermato il convoglio in stazione per cercare di individuare i componenti del branco.

SPORA / PAGINA 11

Benucci
Gruppo immobiliare
Compravendite
Lasciasti Perizite
Via Pisacane, 98r
16129 Genova
Tel. 010/581967
Gruppo Agenzie
dal 1969
Pratiche Automobilitiche
Nautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i rami
FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



Oggi con Il Sole 24 Ore
Spazi in aula, distanze, mezzi di protezione e didattica: le regole per il rientro a scuola da settembre

A settembre per famiglie e studenti scatterà il momento del rientro a scuola. Con tutta una serie di regole da seguire che vanno da quelle sull'accesso in classe, agli strumenti di protezione alla didattica. Oggi la guida del Sole.

—inserto di quattro pagine nel quotidiano



FTSE MIB 19886,88 +2,88% | XETRA DAX 12608,46 +2,84% | CAC40 5049,38 +2,49% | SPREAD BUND 10Y 172,00 -0,60 | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 40-43

Caos Liguria, fuga dal porto di Genova

LOGISTICA

Denuncia di Cosco, colosso dello shipping: tra code e ritardi «caos mai visto»

Inviata una lettera ai clienti: per le spedizioni meglio utilizzare altri scali italiani

Edizione chiusa in redazione alle 22

La situazione di Genova sta sfuggendo di mano, tra autostrade «al collasso», con corsie uniche e code di chilometri ogni giorno; camion che non riescono a entrare nel porto nelle ore cruciali; container fermi da giorni sui piazzali perché il cliente non può ritirarli e con i terminalisti che non fanno sconti. Così la cinese Cosco, gigante dello shipping mondiale, ha inviato una circolare ai clienti sconsigliandoli di utilizzare il porto ligure per le spedizioni e suggerendo scali italiani alternativi.

Marco Morino — a pag. 3



Marco Donati è il direttore generale di Cosco Shipping lines Italy, che opera nel porto di Genova dal 1963

Donati
«Chi è costretto a spostarsi non è scontato che tornerà»

— a pagina 3



Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova, denuncia le difficoltà delle aziende

Mondini
«Ora basta con i rimpalli, qui le imprese soffrono»

de Forcade — a pag. 3

Sull'abuso d'ufficio c'è l'intesa, ma è ancora lite sulle grandi opere

DL SEMPLIFICAZIONI

Un pre-C Consiglio fiume e molti progressi sul testo ma il decreto slitta a lunedì

Il Governo sta cercando di accelerare i tempi per la spinta finale al Decreto semplificazioni, ma non ieri sono bastati un nuovo vertice di maggioranza e un pre-C Consiglio dei ministri fiume a sciogliere i nodi: il testo slitta al prossimo CdM, probabilmente

lunedì. Il premier Conte difende «la madre di tutte le riforme», ribadendo ai partiti che ha fretta di approvarla e che non permetterà venga «annacquata». Trovato un accordo sulla riforma del reato di abuso d'ufficio, per circoscrivere in maniera più puntuale la condotta dell'amministratore sanzionabile sul piano penale. Resta alta la tensione sugli affidamenti senza gara e sulle procedure in deroga per lavori sopra la soglia dei 5 milioni.

Negri e Santilli — a pagina 2

CONFINDUSTRIA

Bonomi incalza Conte: subito il decreto

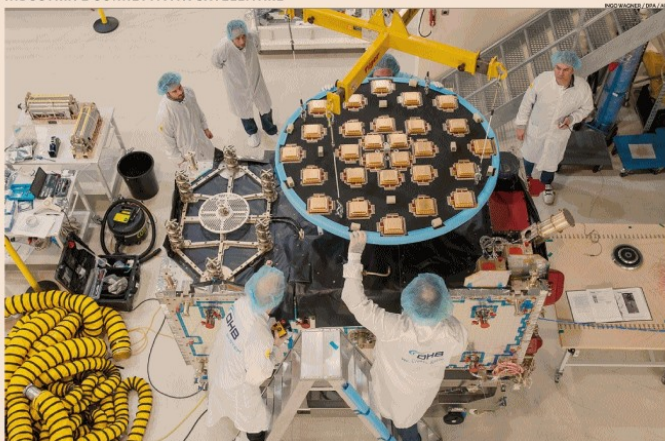
— Servizio a pagina 2

LA RELAZIONE

L'Anac: pronti al via 23 miliardi di opere

— Servizio a pagina 5

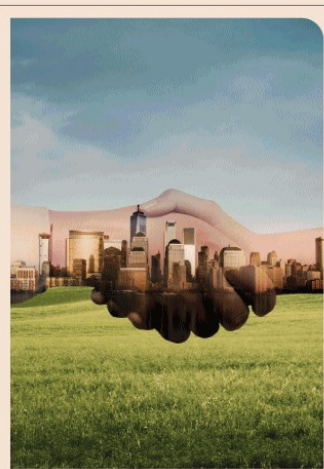
INDUSTRIA E CONNETTIVITÀ SATELLITARE



Galileo. Un'antenna circolare montata su un satellite per il sistema di navigazione satellitare europeo

Nuova frontiera europea: test nello spazio per le Pmi

Beda Romano — a pag. 28



Il valore di crescere insieme.



Ubi, Fondazione Monte Lombardia: «Pronti a valutare l'offerta di Intesa»

VERSO L'OPS

A sorpresa il presidente Poli apre all'offerta pubblica di scambio

L'ente controlla il 4,96% della terza banca italiana che oggi riunisce il cda

Nella battaglia per l'Ops di Intesa Sanpaolo su Ubi, scende in campo un azionista di peso come la Fondazione Banca Monte di Lombardia. Che, a sorpresa, apre a una

valutazione a tutto tondo dell'offerta di scambio lanciata da Ca' de' Sass su Ubi. «Come Fondazione Banca del Monte di Lombardia, siamo disponibili a valutare e studiare i termini dell'offerta lanciata da Intesa Sanpaolo su Ubi, di cui siamo soci. Ciò che ci interessa è la tutela del territorio e la valorizzazione dell'investimento della Fondazione», spiega lo storico presidente Aldo Poli. Alla vigilia del Cda di Ubi, che con tutta probabilità indicherà come ostile l'Ops, l'ente pavese che controlla il 4,96% di Ubi, lascia di fatto aperta la porta all'adesione all'Ops.

Luca Davi — a pag. 19



Luigi Gubitosi è vicepresidente di Confindustria con la delega al Digitale. Gubitosi ricopre anche i ruoli di amministratore delegato e direttore generale di Telecom Italia

L'intervista Gubitosi:
«Abbiamo un'occasione unica per riprogettare il Paese»

Nicoletta Picchio — a pag. 6

PROVE DI FUSIONE

Fca-Psa, spunta l'ipotesi di un dividendo in asset

Fca e Psa a confronto su come "adattare" il progetto di fusione al mutato scenario globale. Evitando la distribuzione di cassa: la cedola da 5,5 miliardi che Fca deve prima ai soci. Tra le opzioni anche la trasformazione della "natura" della maxicedola: ossia un dividendo in "asset" e non più cash. **Mungano** — a pag. 17

OLTRE MILLE COLLEGATI ALL'EVENTO WEB

Innovation Days sul Veneto: imprese pronte a ripartire

All'Innovation Days online organizzato ieri dal Sole 24 Ore e dedicato al Veneto hanno partecipato oltre mille utenti collegati, più di 70 i quesiti nel corso del dibattito sulla ripartenza. Il presidente di Confindustria Veneto, Enrico Carraro: priorità a Infrastrutture, mobilità e aggregazione. — Servizio a pagina 15

PANORAMA

RECOVERY FUND

Genitori: «Senza obiettivi sul debito Italia più debole»

Nelle trattative per la definizione del Recovery Fund l'Italia «potrà contare di più se non cancella, fra i suoi obiettivi, quello del controllo del debito pubblico», perché senza un impegno specifico diventerà «difficile avere un ruolo negoziale efficace». Lo ha detto il commissario Gentiloni. Angela Merkel e Ursula von der Leyen hanno detto che il budget 21-27 va approvato entro l'estate. — a pagina 8

REGIONALI IN CAMPANIA

De Luca al 65% stacca Caldoro
Raccoglie voti pure da Lega e 5S

Roberto D'Alimonte — a pagina 9

PARLA EFROMOVICH

«Ho i soldi per Alitalia, continuerò a corteggiarla»

«Mi chiedono tutti dove sono i soldi per comprare Alitalia. Quando avremo un piano industriale approvato, i soldi saranno versati». German Efromovich racconta in un'intervista al Sole 24 Ore il progetto per acquistare la compagnia. — a pagina 17

DA DOMANI IN EDICOLA
«Mangia come parli»
il nuovo libro di Davide Oldani
— a 16,90 € oltre il prezzo del quesadone

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA

La gioielleria sfata un tabù e approda sull'e-commerce

Giulia Crivelli — a pag. 33



Enti locali, Pa ed edilizia: nuovo canale online
nplusentilocali@edilizia.ilssole24ore.com



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Venerdì 3 luglio 2020
Anno LXXVI - Numero 182 - € 1,20
San Tommaso Apostolo

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

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

Da giorni Pechino sta soffocando libertà e democrazia a Hong Kong: il mondo si ribella, l'Italia non batte un colpo
La solita sinistra: protesta solo se è gratis (vedi America), ma davanti allo strapotere comunista china il capo



Il Tempo di Osho

Conte in crisi si butta sul Cav E Salvini scoppia di gelosia



"L'ho fatto solo
pe capi quanto ce
tenevi a me"

La Rosa a pagina 5

DI FRANCO BECHIS

Donald Trump? Uno «senza vergogna» (Marco Furfaro, Pd). Pericoloso, e nella migliore delle ipotesi un giullare. Jair Bolsonaro un dittatore pazzo, e non importa che l'abbiano votato democraticamente i brasiliani. Juan Guaidò una sorta di golpista che ha cercato di attentare a quel modello di prosperità condivisa che è il Venezuela di Nicolas Maduro. Il presidente ungherese Viktor Orban guida «un regime autoritario che non può fare parte della Ue» (Andrea Orlando, vicesegretario del Pd). Non badano a diplomazia nei loro giudizi i padroni del governo italiano. Il partito democratico vede in ogni leader internazionale non progressista il fantasma di Matteo Salvini e si lascia andare ben oltre il consentito per chi ha in mano le leve del governo. Ma anche il M5s non scherza. In tv e sui social sono tutti piuttosto loquaci. Però basta fare un solo nome, quello di Xi Jinping, il dittatore della Cina e all'improvviso la lingua si attorciglia, la voce si perde, la testa (...)

segue a pagina 3

La corsa al dopo-Raggi Pazza idea a sinistra Franceschini in Campidoglio

Magliaro a pagina 4

Parla Antonio Tajani

«Il premier ci blandisce?
Gli risponderà la piazza»

Di Majo a pagina 6

Verdetto della corte dell'Aja Finisce l'incubo per i marò «Vanno giudicati in Italia»

Sereni a pagina 9

PASSANO I FRIULANI: 0-2 ALL'OLIMPICO

Disastro giallorosso Una Roma inguardabile calpesta dall'Udinese

Austini, Carmellini e Biafora alle pagine 20 e 21



PREMIATA LA QUALITÀ TOTALE

BELISARIO
cantine_belisario @BelisarioCellar
www.facebook.com/cantinebelisario

Oggi il voto
Arriva la delibera
Spazi raddoppiati
per i tavolini
a pagina 13

Trasporto in agonia
Profondo rosso
per bus aperti
e pullman
Verucci a pagina 14

Il diario
di Maurizio Costanzo



Con un po' di ritardo, del quale mi scuso, desidero fare gli auguri al Presidente Emerito Giorgio Napolitano, che ha compiuto 95 anni. Ebbi l'onore di andarlo a trovare alcune volte, quando era Presidente della Repubblica e ne stimai l'attenzione nel dire le cose, ma anche la sottile ironia che accompagnava molte sue frasi. Ha detto al suo compleanno: «Ora mi sento un po' infragilito». Ecco: a 95 anni si sente infragilito. Questa è l'ironia che gli ha consentito di vivere molte stagioni della politica non facendosi mai accorgere che, in realtà, era una persona che sapeva guardare anche il lato divertente delle cose. Moltissimi auguri, Presidente, con grande affetto.

SUSTENIUM

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.

CREATINA
SUSTENIUM PLUS
L'INTEGRATORE ENERGETTIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

* FONTE: DATI IQVIA MARZO 2020

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

Venerdì 3 Luglio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 155 - Spedizioni in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



CORTE DI GIUSTIZIA
Un accertamento definitivo non impedisce la rettifica dell'Iva
Ricca a pag. 31

FINO A 200 MILA EURO
I soldi allo sport dilettantistico sono spese di pubblicità
Palumbo a pag. 32

PREVISTO PER OGGI
Antiriciclaggio, slitta l'attuazione del registro dei titolari effettivi
De Angelis a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGGLIT
Tributi locali - La nota dell'Ifel sugli accertamenti
Entrate - Le risposte su cedolare e sentenze di matrimonio

10 ONLINE
Commercialisti - La sentenza sulle ritenute per il professionista trasferito in Svizzera

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno

www.italiaoggi.it
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Il redditometro è a fine corsa

Nel 2019 solo 1.850 accertamenti sintetici basati sull'incompatibilità fra tenore di vita e redditi dichiarati dalle persone fisiche. Nel 2012 furono oltre 37 mila

Possedere un'auto di lusso o un'imbardazione e dichiarare redditi di poche migliaia di euro non è più un problema. Il redditometro, lo strumento utilizzato per scovare chi vive nel lusso con redditi da fante, è quasi uscito di scena e, di fatto, risulta inutilizzato dal fisco. Nell'anno 2019, sono stati emessi soltanto 1.850 accertamenti sintetici del reddito delle persone fisiche. Nell'anno 2012 furono oltre 37mila unità.

Bongi a pag. 32

OGGI LA CHIUSURA
Continua il successo di pubblico del Milano Marketing Festival
servizi da pag. 18

Cacciari: se salta Conte si va al voto Non ci sarà quindi nessun ribaltone



«Se salta Conte si va a votare, non ci sarà nessun ribaltone. Chi pensa a maggioranze diverse è sotto l'evidente effetto di un colpo di sole». L'ultima lite sugli appalti e le semplificazioni, lo scontro sulla giustizia, le divisioni sul Mes, «tutte prove di un governo incapace di governare, di una maggioranza paralizzata». Massimo Cacciari, filosofo, mente libera della sinistra, è un fiume in piena: contro Conte, contro il M5s e soprattutto contro il Pd di Zingaretti: «Ha una leadership inconcludente e inconsistente». Le intercettazioni sulle inchieste giudiziarie contro Berlusconi? «Hanno scoperto l'acqua calda...».

Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

I parenti dei medici di base che sono morti di coronavirus (sono 171 finora) non riceveranno nemmeno un euro di risarcimento anche se il loro congiunto ha pagato per decenni la polizza assicurativa. Il motivo è che le compagnie non riconoscono il Covid-19 come infortunio sul lavoro. Saranno invece tutelati dalla copertura Inail i colleghi medici che erano assunti dalle strutture ospedaliere dove essi operavano. Molti di questi medici scomparsi erano stati mandati allo sbaraglio. Senza informazioni sanitarie adeguate, senza mascherine, senza camici, senza guanti. Eppure non si erano tirati indietro. Adesso una classe politica che voglia il rispetto della gente deve assicurare subito la copertura Inail a questi medici così eroici da essersi giocati la vita per non fuggire dai loro pazienti. Non fra due mesi o da un anno. Ma subito. E chi non ci sta a votare una legge di questo tipo deve manifestarsi. Se ce la fa.



Il valore di crescere insieme.

Oggi Banca Ifis, da sempre al fianco delle piccole e medie imprese italiane, si rinnova nell'immagine e nel modo in cui ti sta vicina. Qualunque sia la tua necessità ti garantiamo la competenza, il supporto e le soluzioni personalizzate, pensate per sviluppare e far crescere il tuo business.



Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le condizioni contrattuali dei prodotti e servizi offerti dalla Banca, consulta i fogli informativi disponibili presso le filiali e sulla sezione Trasparenza del sito bancaifis.it.

bancaifis.it

Con «Il decreto legge Rilancio» a € 6,00 in più; con «Modello 730 e redditi 2020» a € 6,00 in più

LA NAZIONE

VENERDÌ 3 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Via libera in Toscana dopo il Covid

Calcetto, balli di coppia e giornali nei bar: il ritorno alla normalità

Casali a pagina 20



Lucca, i messaggi solidarietà

Insulti omofobi La rivincita dell'educatore

Meucci a pagina 21



Il Coronavirus ci presenta il conto

Torna a crescere la disoccupazione, boom di sfiduciati. Allarme delle imprese: senza interventi dovremo licenziare. Dopo mesi di chiusura forzata migliaia di italiani cercano aiuto alla Caritas. Rinvio ancora il decreto sblocca cantieri

Servizi da p. 2 a p. 9

Come uscire dalla crisi

Creare lavoro Altro che bonus per monopattini

Giuseppe Turani

Il Covid 19 è ancora un problema sanitario rilevante, e ci costringe a delle vite un po' assurde, con mascherine e senza abbracci, ma sta diventando anche un problema economico pesantissimo. Quasi insopportabile per la società italiana. Gli osservatori più prudenti stimano che provocherà una caduta del nostro Pil (cioè della ricchezza prodotta in un anno, quella da spartire fra di noi) di circa il 12 per cento. Il calcolo è solo teorico e molto teorico: in realtà, nessuno sa quanto il covid durerà, e quindi nessuno sa per quanto tempo bisognerà funzionare con il freno a mano tirato. Ma, giusto per orientarci, possiamo fare due conti: un crollo del 12 per cento del Pil significa circa 180 miliardi in meno.

Turani a pagina 5

L'ARBITRATO SBLOCCA IL CASO MARÒ: IL PROCESSO SARÀ A ROMA GIRONÈ: 8 ANNI DI CALVARIO. LA FIGLIA DI LATORRE: VOGLIAMO LE SCUSE



IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Salvatore Girone, 42 anni (a sinistra) e Massimiliano Latorre, 53 anni

Bianchi e Farruggia a pagina 8

DALLE CITTÀ

Firenze

Morti a Careggi Giallo Ematologia Ora la procura apre l'inchiesta

Agostini e Plastina in Cronaca

Firenze

«Soldi dei clan» Scatta il sequestro di dieci milioni

Spano in Cronaca

Firenze, fondato nel 1733

Il caffè Gilli piegato dal morbo «Serve aiuto»

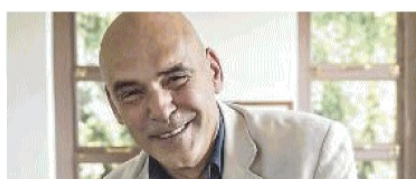
Conte a pagina 5



Ritrovate le campane tra le macerie della basilica

La Ue s'è fermata a Norcia Mai visti i fondi promessi

Miliani e Coletti a pagina 15



Intervista a Giordano Bruno Guerri

Venite a teatro col Vate Il perfettissimo Vittoriale

De Robertis a pagina 11

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



CREATINA, ARGININA, VITAMINE, BETA ALANINA, SALI MINERALI

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

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

A. MENARINI





CLEMENTE L'OLIO
BUONO VERAMENTE
www.clemente.shop

la Repubblica



CLEMENTE L'OLIO
BUONO VERAMENTE
www.clemente.shop

Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 156

Venerdì 3 luglio 2020

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

Lavoro, il conto del virus lo pagano i più giovani

L'Istat fotografa il dramma degli under 25 dopo la pandemia: la disoccupazione sale al 23,5%. Cancellati in un anno 600 mila contratti a termine. E nel mondo uno su sei ha perso il posto

Il flop dei centri per l'impiego: costano ma non creano opportunità

La politica

**Conte al M5S
"Alle regionali
sì all'alleanza
con i dem"**



di **Giovanna Vitale**
a pagina 6

La lezione di Rosselli

**Ricostruire
il ceto medio**

di **Massimo Cacciari**

Cosa sta a indicare la formula "socialismo liberale"? È davvero urgente oggi riscoprirne il significato? Storicamente, socialismo e democrazia liberale non formano affatto una coppia di pacifici conviventi. L'espressione rosselliana rappresenta, piuttosto, una provocazione culturale e politica, e occorre esserne ben consapevoli. Il movimento socialista nasce da istanze di radicale critica della democrazia liberale.

a pagina 27

Centrodestra

**L'ira di Salvini
contro Berlusconi
"No ad altri governi"**

di **Carmelo Lopapa**
a pagina 7

Li chiamavamo precari. Sono diventati la Generazione Covid. Ma sono sempre i nostri giovani. L'Istat fotografa il dramma degli under 25 dopo la pandemia: la disoccupazione sale al 23,5 per cento. Cancellati in un anno 600 mila contratti a termine.

di **Bettazzi, Conte, Frascilla
Giuffrida, Mastrobuoni, Patucchi
Vivaldi** alle pagine 2, 3 e 4

Il commento

**Non lasciamoli
indietro**

di **Tito Boeri**

I dati su occupati e disoccupati resi pubblici ieri dall'Istat ci dicono quale sia l'altra faccia della medaglia del blocco dei licenziamenti in vigore fino a metà agosto: concentra le riduzioni dell'occupazione interamente sui più giovani.

a pagina 26

Fabiola Gianotti (Cern) nella task force sulla parità di genere



▲ **La scienziata** Fabiola Gianotti, direttrice generale del Cern, il più grande laboratorio di fisica al mondo

"Ecco perché ho scelto di aiutare le donne"

di **Luca Fraioli** a pagina 11

Le crisi

**Prima svolta
sui marò:
il processo
sarà in Italia**



Una «vittoria» per l'Italia: il processo ai due marò responsabili dell'uccisione di due pescatori indiani il 15 febbraio del 2012 si terrà in Italia. Un successo che è stato negoziato riservatamente dai due governi.

di **Nigro** a pagina 8

**Regeni, Fico:
"Rispondere
al cazzotto
dell'Egitto"**



Cautezza, prudenza, pazienza: ecco cosa predica Conte di fronte all'ennesimo schiaffo dell'Egitto nelle indagini per il brutale omicidio di Regeni. Un «cazzotto» secondo Fico.

di **Ciriaco e Foschini**
a pagina 9

**Un'agenda radicale: intervenire subito
perché nessuno resti indietro**

UN FUTURO PIÙ GIUSTO RABBIA, CONFLITTO E GIUSTIZIA SOCIALE

A CURA DI
**Fabrizio Barca
Patrizia Luongo**

il Mulino

La strategia di Maduro

**L'oro nero
degli ayatollah
nei Caraibi**

di **Moisés Naim**

Nelle ultime settimane, cinque petroliere che trasportavano 1,5 milioni di barili di benzina hanno viaggiato per 42 giorni coprendo i quasi duemila chilometri che separano il porto iraniano di Andar Abbas da El Palito, in Venezuela.

a pagina 19

Vittoria con "Il colibri"

**Premio Strega
bis di Veronesi
Battuto Carofoglio**

di **Raffaella De Santis**



a pagina 29

Spese: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Spese Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie,
Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia KR22 -
Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con
Libri Storie di Resistenza
€9,90

NZ

Mauriziano Ulivo della memoria per ricordare le vittime del Covid

ELIASOLA - P.11

Thyssen Reportage da Essen tra i privilegi dei manager condannati

NICCOLÒ ZANCAN - P.13



Premio Strega Bis di Veronesi Il Colibrì vola e batte Carofiglio

MIRELLA SERRI - P.22

ARVAL STORE Torino

LA STAMPA

VENERDÌ 3 LUGLIO 2020

IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI arvalstore.it 011 1980 5100

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.180 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DDB-TO II www.lastampa.it GNN

OGGI IN EDICOLA

A piedi sui monti del mare. Escursioni in Liguria

ESCURSIONI IMPERDIBILI

INTERVISTA AL LEADER DELLA LEGA CHE ANDRÀ A PALAZZO CHIGI CON LA COALIZIONE. "BERLUSCONI MAI IN MAGGIORANZA"

Salvini non molla: voto a settembre

Tregua tra Zingaretti e il premier. Rinvio sulle semplificazioni, ora la partita è sulla legge elettorale

«Io un governo con il Pd non lo faccio. La via maestra sono le elezioni a settembre, nel giorno del voto per le Regionali e le comunali».

L'INTERVISTA LA MATTINA - P.5 CAPURSO, DI MATTEO, LOMBARDO, SALVAGGIULO - P.24

L'ANALISI

LA STRATEGIA DEL RINVIO SISTEMATICO

IL GOVERNO E LA SINDROME DI RUMOR

MARCELLO SORGI

Per qualche verso, bisogna riconoscerlo, Giuseppe Conte comincia a ricordare i vecchi democristiani di una volta, ne sta diventando una specie di parodia involontaria.

A chi ha buona memoria, il paragone è venuto in mente, ascoltando le dichiarazioni accomodanti del premier in risposta al leader olandese Rutte, che aveva invitato l'Italia «a farcela da sola».

Che il leader del Pd, da tempo inquieto per l'andamento del governo, possa ritenersi soddisfatto, non sembra, a giudicare dalle esortazioni che ha ribadito, sottolineando l'eccezionalità della situazione post-emergenza.

CONTINUA A PAGINA 21

IL CASO

IL BOOM ECOLOGISTA IN TUTTA EUROPA

L'ONDA VERDE CHE NON TOCCA IL BELPAESE

MASSIMILIANO PANARARI

Un'autentica valanga green. La massiccia Vague écôle di domenica scorsa ha tinto di verde molte amministrazioni locali d'Oltralpe e ha definitivamente consacrato l'ecologismo politico come opzione forte per l'elettorato progressista francese.

Il tutto con una vistosa eccezione: l'Italia. Una nazione che, sin dal debutto della sua tribolata unificazione, confermava la difficoltà a essere un «Paese normale».

CONTINUA A PAGINA 21

LA PROTESTA

Donne in piazza: nessuno tocchi l'aborto



A Roma la manifestazione per la contraccezione gratuita

DALLA MATERNITÀ ALLA PARITÀ SUL LAVORO

DA QUARANT'ANNI A RIVENDICARE GLI STESSI DIRITTI

CHIARA SARACENO

Aveva ragione quella donna che ieri alla manifestazione davanti al Ministero della salute portava al collo un cartello con la scritta: «Le mie braccia sono stanche perché tengono questo cartello da quarant'anni».

CONTINUA A PAGINA 21

LA TENSIONE CRESCENTE TRA USA E CINA

TRUMP E XI JINPING UN PATRIOTTISMO CHE SA DI GUERRA

LUGIO CARACCIULO

Due gruppi navali della Marina statunitense, guidati dalle portaerei Nimitz e Reagan, sono nel Mar delle Filippine. Nello stesso specchio d'acqua, che per loro è Mar Cinese Meridionale, si esercitano fino a domenica unità di élite della Marina dell'Esercito popolare di liberazione, la forza navale di Pechino.

Il rischio che trascendano in incidenti è per ora limitato. Le linee telefoniche riservate che collegano i leader militari e politici di Washington e di Pechino dovrebbero impedire che uno scontro accidentale produca escalation.

CONTINUA A PAGINA 21

DA PUTIN A LUKASHENKO

IN PANTOFOLE PER SCHIACCIARE GLI AUTOCRATI

ANNA ZAFESOVA



Un corteo sfilava a Minsk

La sindacata di Yakutsk, Sardana Avksentieva, al seggio ha votato "no". Ha mostrato la sua scheda alle fotocamere. Ma nei media della città più fredda del mondo è stata raffigurata con una scheda photoshoppata con spuntata la casella del "sì".

BUONGIORNO

Dai che ci riproviamo, è la nostra grande chance. Premessa, come succede ogni due o tre settimane, in Italia si ricomincia a parlare di riforma della legge elettorale. Capito Europa? Voi che volete le riforme, questa la faremo, stasera ce ne va.

Facciamo un brindisi?

MATTIA FELTRI

viamo con il Bhutanellum, il magico sistema elettorale del Bhutan. Funziona così: al primo turno si presentano tutti i partiti, senza candidati, solo col simbolo. I due partiti col maggior numero di preferenze accedono al secondo turno, ognuno con quarantasette candidati in quarantasette collegi.

ARVAL STORE Torino Corso Rosselli 236

IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI arvalstore.it 011 1980 5100



Class Festival
VIRUS
 Conduce l'evento
SASA SALVAGGIO
OGGI ALLE 14.00
 su milonofinanza.it
 e Zoom
ALLE 21.00
 su **Class CNBC**
 al 507 di Sky
Mm/

Una newco per gestire il ponte di Genova al posto dei Benetton
 Il Comune valuta la costituzione di una società ad hoc partecipata da Anas. Ma per estromettere Aspi serve un decreto Leone a pagina 2

MF
 il quotidiano dei mercati finanziari

Dolce&Gabbana primo show digitale di alta moda
 Il marchio anticipa la couture parigina
Roncato in MF Fashion
 Anno XXXIII n. 130
 Venerdì 3 Luglio 2020
€4,00* *Classeditori*
*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Gentleman a €4,00 (MF €2,00 + Gentleman €2,00)

IN ALLEGATO
Gentleman
SORPASSO
 IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

Cor MF Magazine for Fashion n. 105 a €7,00 (+ €2,00) - Cor MF Magazine for Legal n. 51 a €7,00 (+ €1,00) - Spedite in abb. post. n. 4094/2020 abbu. - I.A.E. L.04 - Di. 9 - C.01 - Period. €2,00

TASSE L'OLANDA MENTRE DÀ LEZIONI DI RIGORE INCAPPA NELLE SANZIONI DELL'EUROPA

Frugali con i soldi degli altri

La **Commissione** deferisce alla Corte Ue **Paesi Bassi**, Austria e Belgio sul **riciclaggio Rustichelli (Antitrust): basta paradisi fiscali**, intercettano slealmente ben 270 miliardi. **Rutte** fa finta di niente e chiede **rigore** all'Italia, che dal **dumping** però perde **8 miliardi**

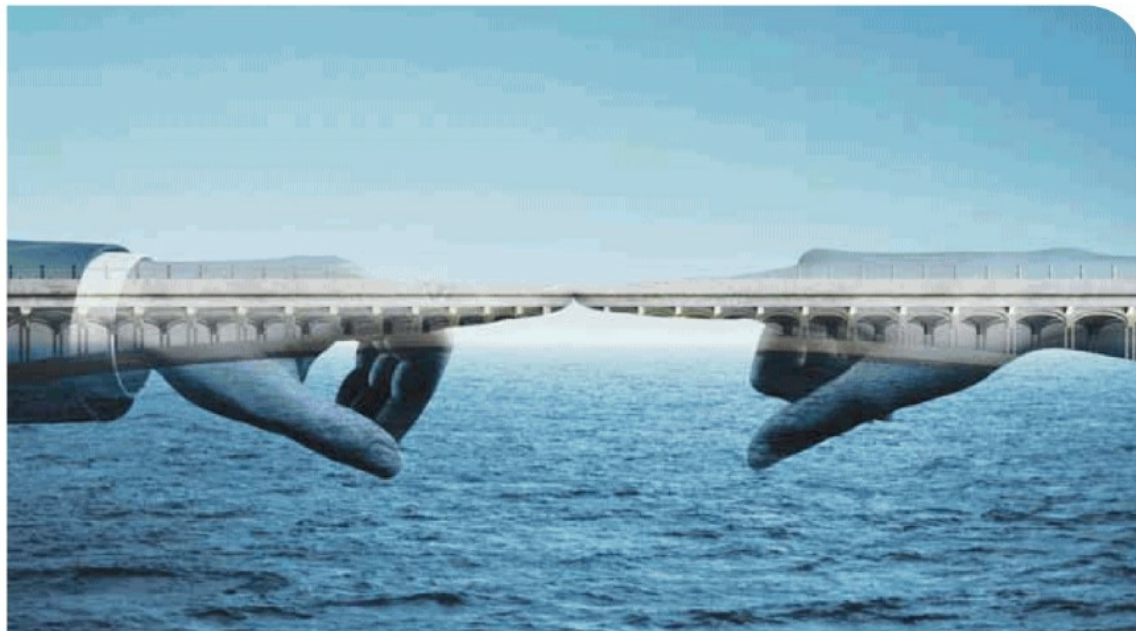
CALO A SORPRESA DEI DISOCCUPATI IN AMERICA, MA A FARE FESTA SONO LE BORSE UE

SPERANO IN UN RILANCIO
I grandi azionisti di Ubi aprono all'offerta di Intesa Sanpaolo. Oggi palla al cda



PRENDE IL VIA EPI
Banche italiane fredde sul nuovo sistema dei pagamenti Ue

LAZARD NOMINATO ADVISOR
Calcio, i diritti televisivi della Serie A fanno gola anche a Tpg e Bank of America

Il valore di crescere insieme.

Oggi Banca Ifa, da sempre al fianco delle piccole e medie imprese italiane, si rinnova nell'immagine e nel modo in cui ti sta vicina. Qualunque sia la tua necessità ti garantiamo la competenza, il supporto e le soluzioni personalizzate, pensate per sviluppare e far crescere il tuo business.



Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le condizioni contrattuali dei prodotti e servizi offerti dalla Banca, consulta i fogli informativi disponibili presso le filiali e nella sezione Trasparenza del sito bancaifa.it.

bancaifa.it

Parlamento umiliato: al governo basterà comunicare la nomina dei presidenti delle Authority / Il caso

Roma Nella precedente bozza del Decreto Semplificazione non vi era nulla riguardante la portualità. Nonostante l'istituzione di un tavolo di approfondimento e proposta, di cui ShipMag aveva dato notizia, composto da tre presidenti in rappresentanza di **Assoport** sotto la guida del sottosegretario Margiotta. La vicenda pare abbia suscitato malumori e si è così deciso di rimediare con l'aggiunta dell'articolo 36 bis. Difficile entrare nel merito delle proposte di semplificazione per il settore e in particolare per le **AdSP**: sarà il Presidente di **Assoport** ad esprimere un giudizio ed eventuale apprezzamento. Non è possibile invece passare sopra la norma, proposta in un decreto legge, che interviene sull'art. 8 della legge 84/94, eliminando il preventivo parere delle commissioni parlamentari nel processo di nomina del presidente delle **AdSP**. Il decreto prevede che basta la parola, una mera comunicazione citando la frase esatta della relazione illustrativa della bozza. . Come si può far passare il ragionamento che per mitigare gli effetti della diffusione del COVID-19, sia utile eliminare il preventivo parere delle commissioni parlamentari sulla nomina dei Presidenti **AdSP**? È un po' come far passare i pantaloni dalla testa. E' difficile sostenere che i giorni di attesa per il parere, rappresentano un problema. Sono 4 anni che si attende la nomina del presidente di Gioia Tauro. Sono ormai 6 lunedì da quando la ministra ha annunciato imminente la nomina: 'Ho il nome da febbraio' aveva detto. E ora il problema è il parere delle commissioni parlamentari? Quel passaggio previsto dalla legge, dava forza ai presidenti: la loro nomina assumeva così una valenza nazionale. Speriamo che adesso il Parlamento cancelli questa disposizione e non si faccia umiliare con la 'mera comunicazione. Ercoli



Parlamento umiliato: al governo basterà comunicare la nomina dei presidenti delle Authority / Il caso

02 LUGLIO 2020 - Roma



Roma - Nella precedente bozza del Decreto Semplificazione non vi era nulla riguardante la portualità. Nonostante l'istituzione di un tavolo di approfondimento e proposta, di cui ShipMag aveva dato notizia, composto da tre presidenti in rappresentanza di Assoport sotto la guida del sottosegretario Margiotta. La vicenda pare abbia suscitato malumori e si è così deciso di "rimediare" con l'aggiunta dell'articolo 36 bis. Difficile entrare nel merito delle proposte di semplificazione per il settore e in particolare per le AdSP: sarà il Presidente di Assoport ad esprimere un giudizio ed eventuale apprezzamento.

Iscriviti alla newsletter

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

MI ISCRIVO

Il Piccolo

Trieste

la polemica

«Dogane, Trieste indebolita» Ma l' Agenzia sconfessa Zilli

L' esponente della giunta interviene in Consiglio in occasione della mozione di Fdi contro il possibile declassamento della sede locale

trieste La giunta Fedriga critica l' Agenzia delle dogane per aver depauperato gli uffici del Friuli Venezia Giulia e l' Agenzia bacchetta l' assessore Barbara Zilli per aver pronunciato «dichiarazioni destituite di fondamento». Accade nella giornata in cui il Consiglio regionale approva con voto unanime una mozione con cui Fratelli d' Italia chiede alle Dogane di non impoverire la propria presenza in Fvg, dopo le voci (smentite dal direttore dell' Agenzia Marcello Minenna) che vogliono uno spostamento verso Venezia di prerogative oggi esercitate a Trieste. La frecciata la lancia Zilli nel dibattito in Aula: «Al di là delle intenzioni sottese alle scelte strategiche dei vertici dell' Agenzia, non può non evidenziarsi come già ora gli uffici della Regione registrino un depauperamento del ruolo istituzionale della Direzione regionale delle Dogane del Fvg a favore, invece, degli uffici della sede veneta, che si dimostrano l' interlocutore privilegiato. È quindi condivisibile l' apprensione manifestata di fronte all' eventualità che il nuovo assetto accentui tale condizione di oggettiva subordinarietà». Le Dogane non digeriscono la critica e con una nota ufficiale definiscono «destituite di fondamento» le affermazioni dell' assessore sul «potenziale declassamento della sede di Trieste, tenuto conto che la Direzione interregionale dell' Agenzia resta articolata sulle due sedi di Trieste e Venezia, che mantengono la propria competenza» per le rispettive regioni. «A dimostrazione della centralità della sede di Trieste - continua la nota - recentemente è stato addirittura istituito un tavolo tecnico con l' **Autorità portuale** su tre tematiche di fondamentale importanza: Porto franco, corridoio ferroviario Trieste-Furnitz e operatività dell' oleodotto». E se Zilli sottolinea che «la Regione si farà parte attiva col governo per contrastare ogni ipotesi di declassamento», lo stesso chiede il Consiglio regionale con voto trasversale, nel timore di una subordinazione della sede triestina rispetto a quella veneta. Il primo firmatario della mozione Claudio Giacomelli (Fdi) sottolinea che «l' ipotesi di un possibile declassamento della sede locale dell' Agenzia nasceva in seguito alle previsioni contenute nella determinazione del direttore generale dell' Agenzia Minenna, che aveva previsto che la sede principale degli uffici di nuova istituzione coincida con quella della sovraordinata direzione territoriale di Venezia, in nome di una generica e non specificata esigenza di razionalizzazione e omogeneizzazione territoriale, che avrebbe costituito un incomprensibile e inaccettabile svilimento di quella triestina. Tutto questo senza considerare le differenze fra i porti delle due regioni, sia in riferimento ai loro regimi giuridici che alle tipologie di traffici nonché ai mercati ai quali si rivolgono». --D.D.A.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Da Roma 459 milioni per il bilancio del Fvg Fedriga: «Non basta»

È il riparto dei 2,5 miliardi fra Regioni a statuto speciale e Province autonome. Il governatore si aggancia al tema del patto finanziario: «Sistemi più penalizzati»

L'ADDEBITO QUADRO TRA GOVERNO, REGIONI A STATO SPECIALE E PROVINCE AUTONOME

Regione	Valore
Lombardia	81,54
Piemonte	11,00
Valle d'Aosta	347,42
Friuli Venezia Giulia	459,38
Veneto	783,98
Puglia	470,05
TOTALE	2.515

Il Piccolo

Trieste

il giorno del rientro a trieste

D' Agostino si riprende la Torre del Lloyd «Pronto al bis. E presto novità importanti»

Il presidente dell' Autorità portuale è tornato in ufficio dopo la piena riabilitazione del Tar, fra gli applausi dei collaboratori

Diego D' Amelio Zeno D' Agostino torna al timone dell' **Autorità portuale** e per la prima volta si dice pronto a fare il bis, puntando al rinnovo dell' incarico di presidente, in scadenza a novembre. Quella di ieri è stata la giornata del rientro alla Torre del Lloyd, dove il manager si è presentato attorno a mezzogiorno, dopo la sentenza con cui il Tar del Lazio ha annullato la decadenza del presidente, decisa dall' Anac per incompatibilità. D' Agostino arriva da solo alla sede dell' **Autorità portuale** a bordo del suo suv. Due ore e mezza di viaggio da Verona, passate a rispondere alle ultime telefonate di congratulazioni e a «cantare pezzi di bossanova e Sergio Caputo». Il presidente è emozionato e si guarda attorno quasi un po' intimidito quando parte l' applauso degli impiegati, che lo aspettano sotto la pioggia all' ingresso di via von Bruck. «Rientriamo in plancia - sorride ai cronisti - e c' è tanto da fare. Chi c' è stato in questi giorni è stato bravissimo e oggi Mario (Sommariva, ndr) non c' è per ragioni di lavoro. Ci sono robe grosse che stanno succedendo e che arriveranno, ma su cui dobbiamo lavorare. In questi giorni ne arrivano di importanti che ancora non sapete». Il presidente ha il

mandato che si conclude a novembre, dopo la nomina da parte del ministero dei Trasporti avvenuta nel 2016. L' ultimo mese è stato una montagna russa: la decadenza, le manifestazioni di affetto della città, gli appoggi politici trasversali, l' esito positivo del ricorso e il nuovo atto di insediamento della ministra Paola De Micheli. E dopo la giostra, per la prima volta, D' Agostino evita di eludere il nodo del rinnovo. La risposta alla domanda della stampa inizia per la verità un po' titubante ma la lingua si scioglie e il sì diventa pieno: «Vedremo. È inutile far pianificazioni troppo ampie, che poi arriva una mail e ti crea problemi. Le condizioni ci sono tutte, basta che non arrivi un' altra mail. Ma la voglia c' è». L' apertura potrebbe apparire di prammatica, ma finora D' Agostino aveva evitato di spendere parole impegnative sul bis. Il manager veronese non aveva anzi nascosto alle persone vicine di aver cominciato a valutare la possibilità di un addio a Trieste. Un modo per lasciare nella fase di parabola ascendente, dopo aver rimesso in sesto i traffici portuali e ferroviari, attratto gli investimenti di Rfi per il raddoppio dei trasporti su binario, chiuso l' accordo con gli ungheresi e - si spera entro breve - messo a segno l' ingresso di un partner internazionale nella società di gestione della Piattaforma logistica, e convinto i tedeschi di Duisport a credere nelle prospettive dell' Interporto. Ma per il presidente si trattava anche di questioni di famiglia, con la volontà di avvicinarsi alla città natale dopo la nascita dei due figli. Difficile ora sottrarsi al nuovo mandato, dopo la mobilitazione della città e l' auspicio espresso dai ministri Paola De Micheli e Stefano Patuanelli, nonché dal presidente della Regione Massimiliano Fedriga e dal sindaco Roberto Dipiazza, che si affiancano al Pd, cui si deve l' arrivo in città di D' Agostino nelle vesti di commissario nel 2015. Il riconfermato presidente ripercorre intanto in poche parole il suo difficile giugno. «Emozioni brutte e belle, che sono state tante, incredibili e meravigliose, tanto che oggi posso pure star qui a parlare sotto la pioggia. Venisse pure a grandinare, tanto è andato tutto bene». Resta l' amaro in bocca di non aver vissuto da protagonista la firma dell' Accordo di programma della Ferriera e il rogito con cui l' Ungheria ha segnato l' avvio del progetto di terminal nell' area ex Aquila, ma



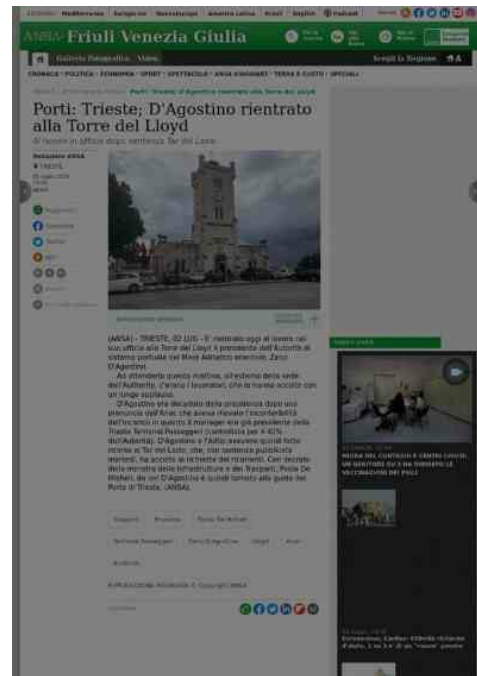
Il Piccolo

Trieste

tutto è sciolto con una battuta: «Mario e io siamo due corpi e un' anima sola. L' anima c' era e il corpo era quello di Mario». L' anima pare oggi condivisa anche con le varie categorie che lavorano in porto: «La gente non ci crede più, ma qui le persone esistono ancora e ci hanno messo il cuore. Non sono triestino, ma è la prima volta che i portuali scendono in piazza per un presidente. È stata una cosa pazzesca, un' emozione incredibile». Dopo i convenevoli con la stampa è il momento di riprendere possesso dell' ufficio. Uno sguardo dalle finestre al bacino di carenaggio e subito un caffè, che «oggi è davvero dolcissimo». Poi D' Agostino va al tavolo delle riunioni, dove fa bella mostra la planimetria dell' area ex Aquila. Il presidente afferra subito dopo una gigantesca mappa che segna le profondità dei fondali attorno al Molo VII: «Guardate qua, tutti gli altri se le sognano. Io parlo sempre del retroporto, ma anche sul mare ce n' è e tanto. E qui c' è il nuovo progetto della stazione di Campo Marzio: un bel po' diverso da com' era cinque anni fa. Sotto queste carte ci sono gli altri progetti che non dovete vedere». Quelli che D' Agostino ha annunciato e che andranno a maturazione a breve. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti: Trieste; D' Agostino rientrato alla Torre del Lloyd

(ANSA) - TRIESTE, 02 LUG - E' rientrato oggi al lavoro nel suo ufficio alla Torre del Lloyd il presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale**, Zeno D' Agostino. Ad attenderlo questa mattina, all'esterno della sede dell' Authority, c' erano i lavoratori, che lo hanno accolto con un lungo applauso. D' Agostino era decaduto dalla presidenza dopo una pronuncia dell' Anac che aveva rilevato l' inconfiribilità dell' incarico in quanto il manager era già presidente della Trieste Terminal Passeggeri (controllata per il 40% dall' **Autorità**). D' Agostino e l' AdSp avevano quindi fatto ricorso al Tar del Lazio, che, con sentenza pubblicata martedì, ha accolto le richieste dei ricorrenti. Con decreto della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, da ieri D' Agostino è quindi tornato alla guida del Porto di Trieste. (ANSA).



Informazioni Marittime

Trieste

D' Agostino e Mäkilä candidati alla presidenza ESPO

A pochi giorni dal reinsediamento nel porto di Trieste di D' Agostino, il prossimo presidente dell' associazione europea dei porti sarà uno dei due attuali vice di ÒReilly

Candidato alla presidenza dell' European Sea Ports Organisation giusto in tempo. Zeno D' Agostino potrebbe essere il prossimo presidente dell' associazione dei porti europea. L' Executive Committee ha ufficializzato le candidature, che sono i due attuali vicepresidenti, D' Agostino e Annaleena Mäkilä (managing director della Finnish **Porto** Association), i quali attualmente affiancano l' uscente Eamonn ÒReilly (presidente del **porto** di Dublino). D' Agostino potrebbe essere il secondo italiano alla guida dell' ESPO dopo Giuliano Gallanti, ex presidente del **porto** di Livorno e figura storica della portualità italiana, scomparso all' inizio di quest' anno. Candidatura giusto in tempo, a pochi giorni dal reinsediamento alla presidenza dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Orientale, dopo la sentenza di annullamento del Tar del Lazio alla decisione dell' ANAC di dichiarare inconfirabile la carica. Le elezioni si svolgeranno a novembre, alla fine del biennio di presidenza di ÒReilly. «Sono tornato giusto in tempo per candidarmi, e non ho sassolini nelle scarpe», ha affermato D' Agostino. «Torno a fare quello che facevo prima, se l' interesse di chi ha fatto denuncia era di indebolire il sottoscritto, la mossa si è rivelata un boomerang. Dunque di chiunque si tratti, va ringraziato».

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Continuando a usare questo sito, accetti il nostro utilizzo dei cookie. [Per saperne di più](#) [Chiudere](#)

Mostra maggiori informazioni

INTERSPED
INFORMAZIONI MARITTIME

EDIZIONE SPECIALE 2019

Assonavi ai porti
Servizi Online
RSW
ASSARMATORI
confetra

Candidato alla presidenza dell' European Sea Ports Organisation giusto in tempo. Zeno D' Agostino potrebbe essere il prossimo presidente dell' associazione dei porti europea. L' Executive Committee ha ufficializzato le candidature, che sono i due attuali vicepresidenti, D' Agostino e Annaleena Mäkilä (managing director della Finnish Porto Association), i quali attualmente affiancano l' uscente Eamonn ÒReilly (presidente del porto di Dublino).

D' Agostino potrebbe essere il secondo italiano alla guida dell' ESPO dopo Giuliano Gallanti, ex presidente del porto di Livorno e figura storica della portualità italiana, scomparso all' inizio di quest' anno. Candidatura giusta in tempo, a pochi giorni dal reinsediamento alla presidenza dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Orientale, dopo la sentenza di annullamento del Tar del Lazio alla decisione dell' ANAC di dichiarare inconfirabile la carica. Le elezioni si svolgeranno a novembre, alla fine del biennio di presidenza di ÒReilly.

«Sono tornato giusto in tempo per candidarmi, e non ho sassolini nelle scarpe», ha affermato D' Agostino. «Torno a fare quello che facevo prima, se l' interesse di chi ha fatto denuncia era di indebolire il sottoscritto, la mossa si è rivelata un boomerang. Dunque di chiunque si tratti, va ringraziato».

Condividi su [Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [WhatsApp](#) [Email](#)

Articoli correlati

Port News

Trieste

D' Agostino candidato a n.1 di Espo

Prima la sentenza del TAR del Lazio, ora la candidatura alla presidenza dell' European Sea Ports Organisation (Espo), di cui è uno dei due vicepresidenti. Il provvedimento del Tribunale amministrativo che ha reintegrato Zeno D' Agostino nel ruolo di presidente dell' **Autorità di sistema** del Mar Adriatico Orientale, è risultato in perfetta sincronia con l' Executive Committee dell' organizzazione europea, che oggi appunto si è riunito per ufficializzare la presentazione delle candidature. Con D' Agostino, si è candidata l' altra vicepresidente, la finlandese Annaleena Makila (Managing Director della Finnish Port Association). Le elezioni si svolgeranno a novembre, alla scadenza del biennio di presidenza, quando dunque decadrà l' irlandese Eamonn O' Reilly (Chief Executive of the Port of Dublin). Intanto. D' Agostino è di nuovo al lavoro dopo la firma ieri sera del decreto della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, domani sarà di nuovo nell' ufficio alla Torre del Lloyd. «Sono tornato giusto in tempo per candidarmi, e non ho sassolini nelle scarpe - dice D' Agostino all' ANSA rispondendo a una domanda specifica - Torno a fare quello che facevo prima, se l' interesse di chi ha fatto denuncia era di indebolire il sottoscritto, la mossa si è rivelata un boomerang. Dunque, di chiunque si tratti, va ringraziato».

Focus Interventi Interviste News: Espo 2019 Osservatorio Europeo [M](#) [E](#) [D](#) [I](#) [N](#) [Q](#)



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

SESTIONI BELFONARIS MARCO CARLO



2 luglio 2020 — News
Cambio in vista ai vertici dell'Organizzazione dei Porti Europei
D'Agostino candidato a n.1 di Espo
di Redazione Port News

Prima la sentenza del TAR del Lazio, ora la candidatura alla presidenza dell' European Sea Ports Organisation (Espo), di cui è uno dei due vicepresidenti. Il provvedimento del Tribunale amministrativo che ha reintegrato Zeno D'Agostino nel ruolo di presidente dell' Autorità di sistema del Mar Adriatico Orientale, è risultato in perfetta sincronia con l' Executive Committee dell' organizzazione europea, che oggi appunto si è riunito per ufficializzare la presentazione delle candidature. Con D' Agostino, si è candidata l' altra vicepresidente, la finlandese Annaleena Makila (Managing Director della Finnish Port Association). Le elezioni si svolgeranno a novembre, alla scadenza del biennio di presidenza, quando dunque decadrà l' irlandese Eamonn O' Reilly (Chief Executive of the Port of Dublin). Intanto. D' Agostino è di nuovo al lavoro dopo la firma ieri sera del decreto della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, domani sarà di nuovo nell' ufficio alla Torre del Lloyd.

quando dunque decadrà l' irlandese Eamonn O' Reilly (Chief Executive of the Port of Dublin). Intanto. D'Agostino è di nuovo al lavoro dopo la firma ieri sera del decreto della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, domani sarà di nuovo nell'ufficio alla Torre del Lloyd.

Tirreno Settentrionale
Riforma portuale
Delrio
Rinfuse
Liquide
Rinfuse
Sostituisce
Servizi
tecnico-nautici
Shipping
Sicurezza
Stazza di Livorno
Terminali portuali
Traffici marittimi

Porti: D' Agostino candidato alla presidenza europea Espo. "Sono tornato giusto in tempo"

Trieste - Prima la sentenza del TAR del Lazio , ora la candidatura alla presidenza di ESPO - European Sea Ports Organisation , di cui è uno dei due vicepresidenti. Il provvedimento del Tribunale amministrativo che ha reinsediato di fatto il presidente dell' **Autorità** di **sistema** del Mar Adriatico Orientale , Zeno D' Agostino , è stato (casualmente) in perfetta sincronia con l' Executive Committee dell' organizzazione europea, che oggi appunto si è riunito per ufficializzare la presentazione delle candidature. Con D' Agostino , si è candidata l' altra vicepresidente, la finlandese Annaleena Makila (Managing Director della Finnish Port Association). Le elezioni si svolgeranno a novembre, alla scadenza del biennio di presidenza, quando dunque decadrà l' irlandese Eamonn O' Reilly (Chief Executive of the Port of Dublin). Intanto. D' Agostino è di nuovo al lavoro dopo la firma ieri sera del decreto della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli , domani sarà di nuovo nell' ufficio alla Torre del Lloyd . "Sono tornato giusto in tempo per candidarmi, e non ho sassolini nelle scarpe - dice D' Agostino all' ANSA rispondendo a una domanda specifica - Torno a fare quello che facevo prima, se l' interesse di chi ha fatto denuncia era di indebolire il sottoscritto, la mossa si è rivelata un boomerang. Dunque, di chiunque si tratti, va ringraziato". La carica di presidente dell' **Autorità** portuale dunque non era inconfiribile, secondo il Tar, nonostante fosse già presidente del Ttp (controllato per il 40% dalla stessa **Autorità**). Ora, questa dovrà nominare un nuovo presidente del Trieste Terminal Passeggeri: "Ci stiamo pensando, vedremo", annuncia D' Agostino , che si è dimesso da questa carica dopo la delibera ANAC e non si ricandiderà per una latente incompatibilità individuata dal Tar. E il popolo dei portuali? "Li ho sentiti e ci siamo scritti più volte in questo periodo. 'Siamo pronti a tornare in piazza', mi hanno detto, erano tutti in apprensione, volevano tirarmi su il morale. Questa è una storia a lieto fine, fa piacere a me e a Mario Sommariv a (tornato nelle funzioni di segretario generale) fare qualcosa che crea lavoro", risponde D' Agostino .



Porti: D'Agostino candidato alla presidenza europea Espo. "Sono tornato giusto in tempo"

02 LUGLIO 2020 - Reuters



Trieste - Prima la sentenza del TAR del Lazio, ora la candidatura alla presidenza di ESPO - European Sea Ports Organisation, di cui è uno dei due vicepresidenti. Il provvedimento del Tribunale amministrativo che ha reinsediato di fatto il presidente dell'Autorità di sistema del Mar Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, è stato (casualmente) in perfetta sincronia con l'Executive Committee dell'organizzazione europea, che oggi appunto si è riunito per ufficializzare la presentazione delle candidature.

Con D'Agostino, si è candidata l'altra vicepresidente, la finlandese Annaleena Makila (Managing Director della Finnish Port Association). Le elezioni si svolgeranno a novembre, alla scadenza del biennio di presidenza, quando dunque decadrà l'irlandese Eamonn O'Reilly (Chief Executive of the Port of Dublin). Intanto. D'Agostino è di nuovo al lavoro dopo la firma ieri sera del decreto della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, domani sarà di nuovo nell'ufficio alla Torre del Lloyd.

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Shipping Italy

Trieste

Zeno D' Agostino candidato alla presidenza dei porti europei

Ieri la sentenza del Tar del Lazio e oggi la candidatura alla presidenza di ESPO - European Sea Ports Organisation, di cui è uno dei due vicepresidenti. Il pronunciamento del Tribunale amministrativo che ha reinsediato di fatto il presidente dell' **Autorità** di **sistema** del mar Adriatico orientale, Zeno D' Agostino, è stato in perfetta sincronia con l' Executive Committee dell' organizzazione europea, che oggi appunto si è riunito per ufficializzare la presentazione delle candidature. Con D' Agostino, si è candidata l' altra vicepresidente, la finlandese Annaleena Makila (Managing Director della Finnish Port Association). Le elezioni si svolgeranno a novembre, alla scadenza del biennio di presidenza, quando dunque decadrà l' irlandese Eamonn O' Reilly (Chief Executive of the Port of Dublin). D' Agostino è di nuovo al lavoro dopo la firma ieri sera del decreto della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, domani sarà di nuovo nell' ufficio alla Torre del Lloyd. "Sono tornato giusto in tempo per candidarmi, e non ho sassolini nelle scarpe - dice D' Agostino all' ANSA rispondendo a una domanda specifica - Torno a fare quello che facevo prima, se l' interesse di chi ha fatto denuncia era di indebolire il sottoscritto, la mossa si è rivelata un boomerang. Dunque di chiunque si tratti, va ringraziato".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Ieri la sentenza del Tar del Lazio e oggi la candidatura alla presidenza di ESPO - European Sea Ports Organisation, di cui è uno dei due vicepresidenti. Il pronunciamento del Tribunale amministrativo che ha reinsediato di fatto il presidente dell' Autorità di sistema del mar Adriatico orientale, Zeno D' Agostino, è stato in perfetta sincronia con l' Executive Committee dell' organizzazione europea, che oggi appunto si è riunito per ufficializzare la presentazione delle candidature.

Transportonline

Trieste

D'Agostino candidato a presidenza europea Espo

Sentenza Tar emessa in tempo per consentire presentazione. Ieri la sentenza del Tar del Lazio e oggi la candidatura alla presidenza di ESPO - European Sea Ports Organisation, di cui è uno dei due vicepresidenti. Il provvedimento del Tribunale amministrativo che ha reinsediato di fatto il presidente dell'Autorità di sistema del mar Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, è stato (casualmente) in perfetta sincronia con l'Executive Committee dell'organizzazione europea, che oggi appunto si è riunito per ufficializzare la presentazione delle candidature. Con D'Agostino, si è candidata l'altra vicepresidente, la finlandese Annaleena Makila (Managing Director della Finnish Port Association). Le elezioni si svolgeranno a novembre, alla scadenza del biennio di presidenza, quando dunque decadrà l'irlandese Eamonn O'Reilly (Chief Executive of the Port of Dublin). D'Agostino è di nuovo al lavoro dopo la firma ieri sera del decreto della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, domani sarà di nuovo nell'ufficio alla Torre del Lloyd. "Sono tornato giusto in tempo per candidarmi, e non ho sassolini nelle scarpe - dice D'Agostino all'ANSA rispondendo a una domanda specifica - Torno a fare quello che facevo prima, se l'interesse di chi ha fatto denuncia era di indebolire il sottoscritto, la mossa si è rivelata un boomerang. Dunque di chiunque si tratti, va ringraziato". La carica di presidente dell'Autorità portuale dunque non era inconfiribile, secondo il Tar, nonostante fosse già presidente del Ttp (controllato per il 40% dalla stessa Autorità). Ora, questa dovrà nominare un nuovo presidente del Trieste Terminal Passeggeri: "Ci stiamo pensando, vedremo...", annuncia D'Agostino, che si è dimesso da questa carica dopo la delibera Anac e non si ricandiderà per una latente incompatibilità individuata dal Tar.



Porto, Baretta e il Pd attaccano il sindaco Sos dei portabagagli

VENEZIA «Se il Porto dovesse essere commissariato, e mi auguro di no per il bene della città, la responsabilità più grande sarebbe del sindaco», attacca Pier Paolo Baretta, candidato sindaco del centrosinistra e sottosegretario all'Economia. Proprio il governo, e in particolare il ministero alle Infrastrutture, sta affrontando la mancata approvazione del rendiconto consultivo 2019 che rischia di portare alla rimozione del presidente dell'Autorità **Pino Musolino**. In questi giorni la Direzione generale di vigilanza sui Porti sta infatti valutando le contestazioni fatte dai due membri del Comitato di gestione che non hanno votato il bilancio, in vista di un eventuale commissariamento. La questione è delicata perché qualsiasi decisione potrebbe far scattare ricorsi al Tar. Nel frattempo sono i giorni delle polemiche (del centrosinistra) e dell'«operazione trasparenza» di **Musolino** con la pubblicazione sul profilo personale Twitter dei verbali del Comitato di gestione. «Il presidente ha agito correttamente - dicono i consiglieri regionali pd Francesca Zottis e Bruno Pigozzo - Con i verbali ha smascherato il bluff di Zaia e Brugnaro: la bocciatura del bilancio non ha motivazioni tecniche ma politiche. Il porto di Venezia è strategico a livello internazionale e rischia di affossare per la miopia partitica di chi ci governa». «La decisione del sindaco di dare mandato al suo rappresentante di non votare il bilancio è grave perché immobilizza l'attività del porto e dà un brutta immagine della città». I lavoratori portuali continuano ad esprimere la loro preoccupazione per il futuro, senza però entrare nella questione politica. «Molti nei nostri cento collaboratori non percepiscono oggi alcun reddito perché non hanno i requisiti per chiedere il reddito di emergenza - dice Vladimiro Tommasini, presidente della società dei portabagagli del porto - Di più, a otto anni dell'incidente del Giglio non c'è ancora una alternativa al passaggio davanti a San Marco, con il risultato che ci sono sempre meno navi e quindi lavoro. Il porto di Venezia merita l'attenzione del governo, il ministro De Micheli non permetta che si viva un'altra stagione di stallo». (f. b.)



Porto, Baretta accusa Brugnaro

«Grave la mancata approvazione del bilancio Così immobilizza l'attività dello scalo veneziano» Solidali con Musolino i consiglieri regionali Pd Ma gli avversari ribadiscono: scarsa trasparenza

ALBERTO FRANCESCONI

REGOLAMENTO DI CONTI MESTRE Adesso lo scontro si sposta sul fronte politico, con vista sulle elezioni del prossimo settembre per la guida del Comune. Dopo giorni di attesa, legati alle mosse del ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, chiamata a decidere se commissariare o meno l'Autorità portuale veneziana dopo la bocciatura del bilancio 2019, il Pd scende in campo in massa. A intervenire è il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta, principale avversario di Luigi Brugnaro alle elezioni: «Se il **Porto** dovesse essere commissariato (e mi auguro di no per il bene della città) la responsabilità più grande sarebbe del sindaco uscente». Baretta attribuisce a Brugnaro la responsabilità di avere fatto disertare anche l'ultima seduta del Comitato di gestione portuale al rappresentante della Città metropolitana Fabrizio Giri, che con Maria Rosaria Campitelli della Regione ha fatto mancare il numero legale. Una decisione «grave perché immobilizza l'attività del **porto** e dà un brutto segnale e una brutta immagine della città. I mercati e gli investitori si chiedono quali siano le vere intenzioni sulla ripartenza, se il Comune ferma una così rilevante attività economica del proprio territorio». NUMERI POSITIVI A dare manforte a Baretta intervengono anche i consiglieri regionali del Pd Bruno Pigozzo e Francesca Zottis: «La bocciatura del bilancio non ha motivazioni tecniche ma esclusivamente politiche - scrivono - Purtroppo le loro speculazioni danneggiano non solo il **Porto** di **Venezia**, ma l'economia di tutto il Veneto». A parlare, per i due consiglieri, sono i numeri del **Porto**, che ha chiuso il bilancio con un avanzo di amministrazione di 25 milioni e un utile di 10, ma soprattutto i verbali pubblicati dallo stesso Musolino nei quali si motiva la necessità di variare il Piano economico finanziario di Fusina per evitare danni economici all'Erario per i rapporti con la concessionaria Venice Ro Port Mos. CONSIGLIERI CONTRARI I rappresentanti di Regione e Città metropolitana, nell'esposto presentato in Procura sul caso, sostengono però di essere sempre stati contrari all'operazione, contestando peraltro il verbale di una seduta che non avrebbe tenuto conto delle loro posizioni. Ma Campitelli e Giri dicono anche di avere appreso solo in seguito dell'erogazione di 9 milioni a favore della società concessionaria di Fusina. Tutto materiale ora allo studio dei tecnici del Mit incaricati dal ministro De Micheli di esprimersi sul caso. Negli ambienti portuali, intanto, ci si augura che il verdetto giunga in tempi rapidi, per scongiurare la paralisi dello scalo. Dopo che ieri una nave con un carico di 1200 tonnellate di alluminio è stata costretta a fare rotta su Capodistria, per l'impossibilità di scaricare a **porto** Marghera a causa dei bassi fondali, ieri sono salpate per la penisola arabica dal terminal Multiservice tre enormi caldaie dal peso di 510 tonnellate ciascuna destinate a far parte di un impianto petrolifero. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Calo del traffico, la revisione era prevista»

La battaglia del Porto. Boschiero (Mantovani) e il project contestato: «In caso di recesso c'è un ristoro di 70 milioni»

Gianni Favarato Maurizio Boschiero, amministratore delegato del Gruppo Ing. E. Mantovani e della società Re Port Mos - che gestisce, in concessione, il terminal traghetti "Autostrade del mare" di Fusina - difende il Piano di riequilibrio finanziario (Pef) messo a punto dall' Autorità di Sistema Portuale. Rivisitazione del piano che è all' origine della crisi creatasi nel Comitato di gestione Portuale per la mancata approvazione del bilancio consuntivo da parte dei delegati di Città Metropolitana e Regione. Lo difende e puntualizza che in caso di recessione del contratto firmato dalle amministrazioni pubbliche la sua società avrebbe diritto, per legge, a più di 70 milioni di «ristoro». «Il Pef non e' stato messo in discussione», dice, «mi sembra che la contestazione verta sul fatto che l' Autorità Portuale non ha dato sufficienti informazioni ai delegati del Comitato di Gestione». La Ro Port Mos, in base al project-financing sottoscritto con l' Autorità Portuale veneziana doveva garantire lo sviluppo del nuovo terminal per traghetti che trasportano passeggeri e merci caricate su camion o vagoni ferroviari, con tutte e due le darsene operative in tempi prestabiliti. Ma la seconda darsena non è ancora stata completata per il mancato arrivo di traffici e passeggeri (e quindi entrate in cassa) previsto dal project-financing. Per giunta il Gruppo Mantovani è in concordato dopo le note difficoltà seguite allo scandalo delle tangenti per il Mose e il Pef del **Porto** che prevede un intervento di ben 9 milioni dell' ente portuale per garantire la continuità dell' operatività del terminal di Fusina che ha sgravato la Stazione marittima di Santa Marta dal traffico dei traghetti. Maurizio Boschiero spiega che il contratto di concessione del terminal prevede tra gli eventi «destabilizzanti» del project la necessità di un "riequilibrio" finanziario nel momento in cui il traffico reale risultava inferiore ad una percentuale rispetto alle originarie previsioni. «Con il nuovo atto aggiuntivo il rischio traffico rimane com' era», osserva, «cioè tutto a carico del concessionario», mentre «togliere risorse al Gruppo andrebbe solo a penalizzare tutti coloro che ogni giorno si recano sul posto di lavoro». L' amministratore delegato si è sempre tenuto lontano dai riflettori e dalla ribalta mediatica e fa presente che il Pef «e' stato regolarmente concluso e firmato». Ciò nonostante «le amministrazioni pubbliche hanno la possibilità di revocare un contratto, ma il soggetto privato ha il diritto ad un ristoro ai sensi del codice dei contratti con un riconoscimento in questo caso di gran lunga superiore ai 70 milioni, come prevede la legge». In quanto al terminal di Fusina e ai suoi traffici, Boschiero assicura che in questo momento il terminal, dopo un calo di traffico dovuto all' emergenza sanitaria per il Covid 19, si sta riprendendo. «Due giorni fa», sottolinea, «il terminal ha avuto due navi ormeggiate, un passaggio ponte di duecento camion, 500 passeggeri in transito e 10.000 auto parcheggiate e per il futuro la logistica sarà un fattore chiave della ripartenza economica». Numeri, secondo Boschiero, che «sono il risultato operativo frutto della esperienza costruttiva della Mantovani e delle competenze gestionali interne» e fanno ben sperare per il futuro del terminal dei traffici del terminal di Fusina. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

L' appello della Cooperativa Portabagagli

«Il ministro non deve mettere in stallo le attività portuali»

«Il **porto** di **Venezia** merita l' attenzione del Governo, la sua valenza non è locale, ma nazionale e perciò chiediamo con forza al ministro De Micheli di non permettere che il nostro **porto** viva un' ulteriore stagione di stallo e che si torni a lavorare per sbloccare le opere ed i progetti tanto attesi per rilanciare l' economia e l' occupazione. Il **porto** è vita, il **porto** è **Venezia** non fermiamolo!». L' accorato appello per la salvezza del **porto** - da giorni nel pieno i una crisi istituzionale per la mancata approvazione del bilancio consuntivo del 2019 e il rischio di un commissariamento - è la Cooperativa Portabagagli del **Porto** di **Venezia**, fondata nel lontano 1937, quando un Regio Decreto ha cominciato a regolarizzare il servizio di facchinaggio per i mercantili che ormeggiavano nelle banchine del **porto** di **Venezia**. «La nostra attività», dice Vladimiro Tommasini, presidente Portabagagli del **Porto** di **Venezia** Soc. Coop, «è fortemente legata ai picchi della stagionalità turistica ed abbiamo un bacino di circa 100 collaboratori che vengono assunti nel periodo clou, quello che va sostanzialmente da aprile a novembre. Moltissimi di questi lavoratori nei 4 mesi invernali fanno richiesta dell' indennità di disoccupazione e molti ritengono dopo i colloqui che hanno avuto con gli uffici dell' Inps che la loro indennità si è conclusa a maggio. Attualmente non percepiscono alcun reddito e non hanno i requisiti per richiedere il reddito di emergenza». Attualmente il personale in forza alla Cooperativa e alla sua società controllata Granturismo **Venezia** 1937 srl è di 45 unità, ma per fare fronte ai picchi della stagione crocieristica arriva a contare fino a 160 lavoratori. Per gli attuali occupati è stata avviato il Fis (il Fondo di Integrazione Salariale del settore, l' equivalente della Cassa Integrazione) con la causale Covid 19 per le 9 settimane attualmente previste e stiamo predisponendo la richiesta per ulteriori 9 settimane. «Per marzo», conclude il presidente Tommasini, «pur non avendo lavoro, ci siamo fatti forza con le nostre risorse garantendo lo stipendio e utilizzando le ferie a disposizione, per i mesi successivi abbiamo utilizzato lo strumento degli ammortizzatori sociali. Lo scenario si fa cupo». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la grande opera

Mose, ok il test di Treporti aspettando le prove generali

Il 10 luglio si alzeranno le paratoie in contemporanea nelle tre bocche di porto. Al test generale potrebbe arrivare anche il premier Conte

Prove tecniche per il 10 luglio, giornata che verrà ricordata nella lunghissima vicenda del Mose. Ieri dalle 15 alle 19, sotto il controllo dell'ingegnere Davide Sernaglia, è stato eseguito il test in previsione di venerdì prossimo quando, per l'evento, potrebbe arrivare anche il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte. Ieri sono stati fatti i rilievi, controllate le strumentazioni e sollevata la barriera intera di 21 paratoie, dal Lido, lato Nord, a Treporti. Il 10 sarà la volta del primo test di sollevamento di tutte e 78 suddivise nelle quattro barriere di Chioggia, Malamocco, Lido e Treporti. Non essendo finiti gli impianti, i coordinamenti verranno effettuati dall'Esercito con un ponte radio. La giornata prevede lo sbarco delle autorità nell'isola artificiale di San Nicolò, la visita alla control room e l'incontro con le maestranze. La prima pietra del Mose era stata posata nel 2003 da Silvio Berlusconi. Da allora la grande opera è stata sempre nell'occhio del ciclone, raggiungendo il culmine nel 2014, quando venne a galla un giro di tangenti tale da diventare uno dei più grandi scandali in Italia. Lievitati anche i costi: dai circa tre miliardi iniziali, ora ne costerà quasi sei. Negli ultimi mesi il Mose è stato anche al centro delle polemiche per l'eccezionale acqua alta che ha colpito Venezia nel novembre 2019. In quei giorni molti avevano chiesto se fosse possibile sollevare comunque le paratoie, ricordando che lo scopo del Mose era quello di proteggere la città dalle maree. Il primo test del Mose servirà anche a capire i tempi della conclusione che sembra non finire mai.

--V.M.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Presunta assenza di trasparenza a Venezia

Precisazione della AdSp su revisione Pef Venice.Ro.Port.Mos

Veziro Benetti

VENEZIA Sempre in merito alla presunta assenza di trasparenza di informazioni su revisione del Pef Venice.Ro.Port.Mos, la segreteria dell'AdSp lagunare ha inviato alla stampa una nota che integralmente pubblichiamo. In merito alla asserita assenza di trasparenza nell'informare adeguatamente la Regione del Veneto e il Comune di Venezia circa le attività in essere per la revisione del Piano Economico Finanziario alla base del PPP siglato fra l'Ente e il concessionario Venice.Ro.Port.Mos, l'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale intende chiarire che, tutta la documentazione è stata fornita in più occasioni, tanto ai rappresentanti di Città Metropolitana e Regione del Veneto, quanto ai rappresentanti istituzionali dei due Enti. Al fine di fugare, si spera definitivamente, ogni dubbio in merito, alla presente vengono allegati le comunicazioni istituzionali in cui sono state fornite le risposte e chiariti i dubbi riguardanti l'operazione di riordino del Pef. In ossequio alla trasparenza invocata, si ricorda inoltre che: 1- L'accordo di riordino del Pef è stato presentato nella seduta del Comitato di Gestione del 27 Luglio 2018 ai rappresentanti della Città Metropolitana e delle Regione del Veneto come risulta dal verbale n°6/2018 ed è stato successivamente siglato dal presidente dell'AdSp-MAS come previsto dall'art.8 della l.84/94 e ss.mm.ii). 2- Il perfezionamento dell'Accordo di revisione del Pef si è concluso con il voto favorevole a maggioranza della seduta del Comitato di Gestione del 20 Gennaio 2020, momento in cui i rappresentanti di Città Metropolitana e Regione avrebbero potuto bloccare, se lo avessero voluto, l'Accordo di revisione del Pef. Nel corso di quella seduta, sempre in ossequio alla trasparenza richiesta, il solo rappresentante della Città metropolitana votò contro, giustificando tale scelta sulla base del fatto che tale attività (l'approvazione del verbale di accordo preliminare per la revisione del PEF del Luglio 2018) non rientra nelle competenze del Comitato di Gestione ma è competenza esclusiva del Presidente (e in tal senso non si può che rilevare una palese contraddizione fra quanto dichiarato nel corso di tale seduta e quanto espresso successivamente). In assenza del rappresentante della Regione del Veneto e con i voti favorevoli del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale Pino Musolino e del Direttore marittimo Amm. Piero Pellizzari, l'atto è quindi stato approvato in via definitiva. 3- Il voto contrario al Rendiconto 2019 espresso nella seduta del 18 Giugno 2020 non può comportare in alcun modo la revisione dell'atto di riordino del Pef di Fusina poiché si determinerebbe un debito fuori bilancio e quindi un illecito (fattispecie che l'Ente, ovviamente, non prende nemmeno in considerazione); ciò che provoca invece è il rischio di paralizzare la disponibilità di finanziamento di opere e attività necessarie allo sviluppo dei Porti di Venezia e Chioggia.



Operazione trasparenza sul Ro-Port Mos

Come ormai noto, e come peraltro ampiamente chiarito nei giorni scorsi dagli stessi rappresentanti della Città Metropolitana e della Regione nel Comitato Portuale dell' AdSP di Venezia, Fabrizio Giri e Maria Rosanna Anna Campitelli, alla base della mancata approvazione del rendiconto dell' esercizio finanziario del 2019 ci sarebbe la contrarietà all' operazione del Venice Re-Port.MOS del Gruppo Mantovani. In una nota diffusa il 18 giugno i due membri del cdg avevano spiegato di aver appreso incidentalmente, a ottobre del 2018, "che a nostra totale insaputa, il Presidente Musolino aveva già siglato, il 27 luglio del 2018, un accordo preliminare con la società Ve.Ro.Port.MOS, con il quale l' Autorità di Sistema Portuale si impegnava a dare 9 milioni di euro a titolo di contributo pubblico, allungando la concessione di 10 anni e consentendo un diverso sviluppo progettuale rispetto a quello previsto dalla concessione iniziale". La replica dell' Autorità di Sistema Portuale è arrivata ieri. Riguardo alle attività in essere per la revisione del Piano Economico Finanziario (PEF) alla base del PPP siglato fra l' Ente e il concessionario Venice.Ro.Port.Mos. l' AdSP ha infatti diffuso un comunicato stampa dove chiarisce di aver fornito la documentazione in più occasioni, tanto ai rappresentanti di Città Metropolitana e Regione del Veneto, quanto ai rappresentanti istituzionali dei due Enti. In ossequio alla trasparenza invocata, l' Ente ricorda innanzitutto che l' accordo di riordino del PEF è stato presentato nella seduta del Comitato di Gestione del 27 luglio 2018 ai rappresentanti della Città Metropolitana e delle Regione del Veneto come risulta dal verbale n°6/2018 ed è stato successivamente siglato dal Presidente dell' AdSP-MAS come previsto dall' art.8 della l.84/94 e ss.mm.ii). Il perfezionamento dell' Accordo di revisione del PEF - spiega ancora l' AdSP - si è peraltro concluso con il voto favorevole a maggioranza della seduta del Comitato di Gestione del 20 gennaio 2020, "momento in cui i rappresentanti di Città Metropolitana e Regione avrebbero potuto bloccare, se lo avessero voluto, l' Accordo di revisione del PEF". Nel corso di quella seduta, l' AdSP precisa che il solo rappresentante della Città metropolitana votò contro, giustificando tale scelta sulla base del fatto che tale attività (l' approvazione del verbale di accordo preliminare per la revisione del PEF del luglio 2018) non rientrasse nelle competenze del Comitato di Gestione ma fosse competenza esclusiva del Presidente. In assenza del rappresentante della Regione del Veneto e con i voti favorevoli del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale **Pino** Musolino e del Direttore Marittimo Amm. Piero Pellizzari, l' atto è quindi stato approvato in via definitiva. L' Autorità Portuale veneziana conclude dicendo che il voto contrario al Rendiconto 2019 espresso nella seduta del 18 giugno 2020 non può comportare in alcun modo la revisione dell' atto di riordino del PEF di Fusina poiché si determinerebbe un debito fuori bilancio e quindi un illecito (fattispecie che l' Ente, ovviamente, non prende nemmeno in considerazione). "Ciò che invece è il rischio di paralizzare la disponibilità di finanziamento di opere e attività necessarie allo sviluppo dei Porti di Venezia e Chioggia".



Tre mega boiler imbarcati a Venezia

Tre gioielli dell'ingegneria e della meccanica, dal peso di 510 tonn. ciascuno spediti nella penisola arabica

Veziro Benetti

VENEZIA Tre mega boiler Plug & Play di alta ingegneria made in Italy, realizzate a Porto Marghera sono state imbarcate e spedite nella penisola arabica. Sono state prodotte da Macchi (divisione della Sofinter spa con headquarter a Gallarate e con altre unità produttive in Italia e in Europa). Tre gioielli dell'ingegneria e della meccanica, dal peso di 510 tonn. ciascuno e dalle dimensioni di 23.5 metri di lunghezza, 13.5 metri di larghezza e 16.5 metri di altezza destinati a far parte di un impianto Oil&Gas. Da 5 anni la Macchi ha scelto di aprire un nuovo stabilimento in via Ramo dell'Azoto a Marghera in quanto le dimensioni ed il peso di questi prodotti richiedono un assembly yard in prossimità dell'area portuale per permettere, fatte tutte le verifiche del caso, di raggiungere il porto ed assicurarne l'imbarco. Tutte ragioni che hanno spinto la società a puntare su Porto Marghera come luogo ideale per investire: e l'investimento ha dato i suoi frutti, se si considera che dal 2016 ad oggi sono stati prodotti ed imbarcati a Marghera ben 35 boiler, di cui 24 con modularizzazione Plug & Play. Ma non solo. A Marghera operano anche altre due eccellenze di livello europeo e globale, partner ideali per realizzare operazioni straordinarie come questa: si tratta della Fagioli, azienda leader per i servizi in questo settore non da ultimo, la partecipazione alla ricostruzione del ponte di Genova e del terminal Multi Service specializzato e riconosciuto a livello internazionale nella movimentazione dei project cargo da più di 20 anni terminal di riferimento per il general project cargo per il Nord Italia. La Fagioli, che ha una sua base operativa anche a Marghera, negli ultimi anni ha eseguito a Venezia una rilevante quantità di movimentazioni eccezionali, sia per il trasporto che per il sollevamento. Tutto questo grazie all'utilizzo di mezzi altamente tecnologici di ultima generazione con capacità di trasporto e di sollevamento praticamente illimitate, e di un'ingegneria interna che si occupa di trovare le soluzioni operative più adatte e in totale sicurezza. A questo si aggiunge un servizio fluviale di chiatte di proprietà per il trasporto di carichi eccezionali via fiume da Cremona e da Mantova direttamente al porto di Venezia. Il terminal Multi Service, d'altra parte, ha un'expertise riconosciuta per la spedizione di moduli di rilevanti dimensioni a Porto Marghera, in partnership con Baker Hughes/Nuovo Pignone per i progetti Gorgon, Zadco, Tco Tengizchevronoil e Block/Calcasieu. In questa specifica spedizione segue tutte le fasi propedeutiche ed operative per permettere l'imbarco dei 3 super moduli di Macchi tramite i mezzi speciali della Fagioli, peraltro garantendo uno speciale accesso al terminal che consente ai pezzi oversize di transitare verso la banchina. Il personale specializzato nella difficile manipolazione del project cargo gestito secondo i criteri di fungibilità, mobilità ed aggiornamento professionale oltre alle moderne attrezzature e ai suoi mezzi impiegati (gru da 100/200 ton con tecnologia 4.0) rendono la società un terminal portuale concorrenziale altamente competitivo, collocandolo leader nel settore con pari dignità degli altri terminal nord europei. Tutta l'operazione di preparazione all'imbarco è in corso da settimane: la nave speciale sud coreana DongBang Giant è infatti giunta a Venezia settimane fa, per essere adeguatamente attrezzata a imbarcare e trasportare in sicurezza i mega carichi.



Salpano da Venezia 3 mega boiler plug&play di alta ingegneria Italiana

Sono state realizzate a **Porto Marghera** e sono salpate per la Penisola Arabica le 3 caldaie modularizzate in modalità Plug & Play prodotte da Macchi (divisione della Sofinter S.p.A. con headquarter a Gallarate (VA) e con altre unità produttive in Italia e in Europa). Tre gioielli dell'ingegneria e della meccanica, dal peso di 510 ton ciascuno e dalle dimensioni di 23.5 metri di lunghezza, 13.5 metri di larghezza e 16.5 metri di altezza destinati a far parte di un impianto Oil&Gas. Da 5 anni la Macchi ha scelto di aprire un nuovo stabilimento in via Ramo dell'Azoto a Marghera in quanto le dimensioni ed il peso di questi prodotti richiedono un "assembly yard" in prossimità dell'area portuale per permettere, fatte tutte le verifiche del caso, di raggiungere il **porto** ed assicurarne l'imbarco. Tutte ragioni che hanno spinto la società a puntare su **Porto Marghera** come luogo ideale per investire: un investimento che certamente ha dato i suoi frutti, se si considera che dal 2016 ad oggi sono stati prodotti ed imbarcati a Marghera ben 35 boiler, di cui 24 con modularizzazione Plug & Play. Ma non solo. A Marghera operano anche altre due eccellenze di livello europeo e globale, partner ideali per realizzare operazioni straordinarie come questa: si tratta della Fagioli, azienda leader per i servizi in questo settore - non da ultimo, la partecipazione alla ricostruzione del Ponte di Genova - e del terminal Multi Service specializzato e riconosciuto a livello internazionale nella movimentazione dei project cargo da più di 20 anni terminal di riferimento per il general - project cargo per il Nord Italia. La Fagioli, che ha una sua base operativa anche a Marghera, negli ultimi anni ha eseguito a **Venezia** una rilevante quantità di movimentazioni eccezionali, sia per il trasporto che per il sollevamento. Tutto questo grazie all'utilizzo di mezzi altamente tecnologici di ultima generazione con capacità di trasporto e di sollevamento praticamente illimitate, e di un'ingegneria interna che si occupa di trovare le soluzioni operative più adatte e in totale sicurezza. A questo si aggiunge un servizio fluviale di chiatte di proprietà per il trasporto di carichi eccezionali via fiume da Cremona e da Mantova direttamente al **porto di Venezia**. Il terminal Multi Service, d'altra parte, ha un'expertise riconosciuta per la spedizione di moduli di rilevanti dimensioni a **Porto Marghera**, in partnership con Baker Hughes/Nuovo Pignone per i progetti Gorgon, Zadco, TCO Tengizchevronoil e Block/Calcasieu. In questa specifica spedizione segue tutte le fasi pedepedutiche ed operative per permettere l'imbarco dei 3 super moduli di Macchi tramite i mezzi speciali della Fagioli, peraltro garantendo uno speciale accesso al terminal che consente ai pezzi oversize di transitare verso la banchina. Il personale specializzato nella difficile manipolazione del project cargo gestito secondo i criteri di funzionalità, mobilità ed aggiornamento professionale oltre alle moderne attrezzature e ai suoi mezzi impiegati (gru da 100/200 ton con tecnologia 4.0) rendono la società un terminal portuale concorrenziale altamente competitivo, collocandolo leader nel settore con pari dignità degli altri terminal nord europei. Tutta l'operazione di preparazione all'imbarco è in corso da settimane: la nave speciale sud coreana DongBang Giant è infatti giunta a **Venezia** settimane fa, per essere adeguatamente attrezzata a imbarcare e trasportare in sicurezza i mega carichi.



Salpano da Venezia verso la penisola arabica 3 mega boiler di alta ingegneria

Dal 2016 ad oggi sono stati prodotti ed imbarcati a Marghera ben 35 boiler, di cui 24 con modularizzazione Plug & Play

Sono state realizzate a **Porto Marghera** e sono salpate per la Penisola Arabica le 3 caldaie modularizzate in modalità Plug & Play prodotte da Macchi (divisione della Sofinter S.p.A. con headquarter a Gallarate (VA) e con altre unità produttive in Italia e in Europa). Tre gioielli dell'ingegneria e della meccanica, dal peso di 510 ton ciascuno e dalle dimensioni di 23.5 metri di lunghezza, 13.5 metri di larghezza e 16.5 metri di altezza destinati a far parte di un impianto Oil&Gas. Da cinque anni la Macchi ha scelto di aprire un nuovo stabilimento in via Ramo dell'Azoto a Marghera in quanto le dimensioni ed il peso di questi prodotti richiedono un "assembly yard" in prossimità dell'area portuale per permettere, fatte tutte le verifiche del caso, di raggiungere il **porto** ed assicurarne l'imbarco. Tutte ragioni che hanno spinto la società a puntare su **Porto Marghera** come luogo ideale per investire: un investimento che certamente ha dato i suoi frutti, se si considera che dal 2016 ad oggi sono stati prodotti ed imbarcati a Marghera ben 35 boiler, di cui 24 con modularizzazione Plug & Play. Il terminal Multi Service, d'altra parte, ha un'expertise riconosciuta per la spedizione di moduli di rilevanti dimensioni. A

Marghera operano anche altre due eccellenze di livello europeo e globale, partner ideali per realizzare operazioni straordinarie come questa: si tratta della Fagioli, azienda leader per i servizi in questo settore - non da ultimo, la partecipazione alla ricostruzione del Ponte di Genova - e del terminal Multi Service specializzato e riconosciuto a livello internazionale nella movimentazione dei project cargo da più di 20 anni terminal di riferimento per il general - project cargo per il Nord Italia. Tutta l'operazione di preparazione all'imbarco è in corso da settimane: la nave speciale sud coreana DongBang Giant è infatti giunta a Venezia settimane fa, per essere adeguatamente attrezzata a imbarcare e trasportare in sicurezza i mega carichi.

The screenshot shows a news article from 'VENEZIA TODAY' in the 'Economia' section. The title is 'Salpano da Venezia verso la penisola arabica 3 mega boiler di alta ingegneria'. The sub-headline reads: 'Dal 2016 ad oggi sono stati prodotti ed imbarcati a Marghera ben 35 boiler, di cui 24 con modularizzazione Plug & Play'. The article text is partially visible, starting with 'Sono state realizzate a Porto Marghera e sono salpate per la Penisola Arabica le 3 caldaie modularizzate in modalità Plug & Play prodotte da Macchi (divisione della Sofinter S.p.A. con headquarter a Gallarate (VA) e con altre unità produttive in Italia e in Europa)'. Below the main text, there are sections for 'Porto Marghera luogo ideale' and 'Polo d'eccellenza'. The 'Polo d'eccellenza' section mentions 'A Marghera operano anche altre due eccellenze di livello europeo e globale, partner ideali per realizzare operazioni straordinarie come questa: si tratta della Fagioli, azienda leader per i servizi in questo settore - non da ultimo, la partecipazione alla ricostruzione del Ponte di Genova - e del terminal Multi Service specializzato e riconosciuto a livello internazionale nella movimentazione dei project cargo da più di 20 anni terminal di riferimento per il general - project cargo per il Nord Italia. Tutta l'operazione di preparazione all'imbarco è in corso da settimane: la nave speciale sud coreana DongBang Giant è infatti giunta a Venezia settimane fa, per essere adeguatamente attrezzata a imbarcare e trasportare in sicurezza i mega carichi.'

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

savona. le assicurazioni del ministro alle infrastrutture de micheli

Funivie affidate all' Authority Aurelia bis, si sbloccano i lavori

Spiragli positivi dal governo: via libera al rilancio dell' impianto di Bragno e si all' affidamento diretto dei lavori della strada tra Savona e Albisola

GIÒ BARBERA

giò barbera savona Funivie Spa affidate all' **Autorità Portuale** e sblocco dei cantieri con affidamento diretto senza dove ricorrere ad un nuovo bando per far ripartire i lavori dell' Aurelia Bis. Arrivano spiragli positivi dal ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli su due vertenze che forse ora hanno trovato una via d' uscita. Per le Funivie, nel decreto «Cura Italia», ci sono 4 milioni sul piatto per ripristinare l' impianto che è fermo per i danni subiti dal maltempo alla fine dell' anno scorso e con un' ottantina di dipendenti in cassa integrazione. Il gruppo, 150 milioni di fatturato, è una delle principali realtà nazionali nella produzione del coke, con tre società che gestiscono l' intera filiera del carbone a Savona: Italiana Coke, l' unica cokeria italiana non integrata in un impianto siderurgico; Terminal Alti Fondali Savona, il terminal **portuale** dove sbarcano carbone e rinfuse e Funivie Spa che gestisce la funivia per il trasporto «green» da Savona a Cairo Montenotte. Ci sono ancora da sistemare alcune partite per mettere definitivamente in sicurezza il gruppo, ma la strategia di sviluppo è già sul tavolo e le parole del ministro De Micheli riaccendono le speranze. Il Mit ha deciso di percorrere la strada già proposta in passato anche se l' **Autorità Portuale**, già allora, aveva manifestato l' impossibilità di accogliere decisione. All' orizzonte s' intravede lo sblocco anche per l' Aurelia Bis, un' opera conclusa almeno per l' 82 %. C' è la progettazione e, dopo le opportune verifiche, si procederà all' affidamento ad una nuova impresa, senza dover procedere ad un bando di gara. Lo prevede il Decreto Semplificazione: Anas potrà affidare l' intervento consentendo quindi di accorciare sensibilmente i tempi per concludere l' opera. Una storia travagliata quell' Aurelia Bis: il 27 giugno 2019 c' era stato lo scioglimento da parte del Tribunale di Ravenna, dell' associazione temporanea d' impresa (Ati) costituita dalle imprese Cmc ed Itinera per i lavori alla viabilità di accesso all' hub **portuale** di Savona - variante alla statale 1 Aurelia tra Savona «Torrente Letimbro» ed Albisola Superiore. Anas aveva proceduto quindi alla chiusura dei lavori del cantiere, con la redazione della contabilità finale delle opere e la predisposizione del relativo stato finale delle opere finora portate a termine. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



allo studio un' azione legale contro Autostrade per l' Italia

Porto di Genova all' attacco

A promuoverla sono terminalisti e spedizionieri stremati dalla perdita di traffici, già tagliati dal lockdown, per le ispezioni alle gallerie che bloccano la viabilità

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Il **porto di Genova**, primo scalo d' Italia per la movimentazione merci (al netto del petrolio), continua a essere colpito da fattori esterni che ne minano le potenzialità di movimentazione. Dopo il crollo del ponte Morandi, la mareggiata più violenta degli ultimi decenni, il crollo del viadotto dietro Savona e il Covid-19, l' ultima emergenza in ordine di tempo è la paralisi delle autostrade andata in scena per le ispezioni imposte dal ministero dei Trasporti e dalla magistratura. Il prezzo che il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale sta pagando è particolarmente elevato. La paralisi autostradale che da giorni sta interessando direttamente le arterie attorno agli scali di **Genova** e Savona sta iniziando a far dirottare i container verso altri scali del Nord Tirreno e del Nord Adriatico che servono il bacino del Settentrione d' Italia. Emblematico in tal senso è il messaggio inviato dalla compagnia di navigazione Cosco (così come da altri vettori marittimi) ai clienti: «La situazione autostradale italiana è al collasso, e soprattutto le direttrici che collegano il **porto di Genova** con le regioni limitrofe vertono in una situazione vergognosa». Il messaggio menziona le autostrade «A10, A26, A7 e A12 con tratti chiusi di notte e anche di giorno, e con decine di chilometri a corsia unica, che generano ogni giorno con svariati chilometri, con la conseguenza che raggiungere i siti di carico e scarico diventa sempre più difficile e logorante». La nota al mercato si conclude con un appello: «Vista l' attuale situazione, chiediamo la vostra collaborazione per informare i ricevitori e caricatori sulle evidenti problematiche che i camion incontrano giornalmente e che avranno ripercussioni sulla regolarità dei servizi di trasporto. Le navi e i servizi di Cosco Shipping Line scalano regolarmente altri porti italiani che attualmente vertono in una situazione autostradale nettamente migliore rispetto a quella genovese (vedi i porti di La Spezia, Trieste, Venezia, Ravenna). Vi invitiamo a valutare scelte alternative insieme ai nostri uffici commerciali e logistici». Sul caos autostrade si è espresso anche Gilberto Danesi, presidente di Psa Italia, il principale terminal container dello scalo: «È un disastro. Il terminal potrebbe anche chiudere volendo, perché è chiaro che i tir prendono altre strade: i container sono come l' acqua cioè vanno dove c' è minore resistenza, quindi a Livorno, a La Spezia. Stiamo facendo i conti, ma per tutti i terminal genovesi è un disastro, anche per quello di Vado Ligure. Purtroppo questa situazione per noi è molto peggio del Covid». Anche per questo motivo gli stakeholder del **porto di Genova** (terminalisti, spedizionieri, compagnia portuale e agenzie marittime) stanno valutando se procedere con un' azione collettiva nei confronti del concessionario autostradale (Autostrade per l' Italia) cui chiedere conto del danno economico subito per effetto delle ispezioni in corso. Anche Paola De Micheli, ministro dei Trasporti, è intervenuta sull' argomento per far sapere che «è prevista per il 10 luglio la conclusione, da parte del concessionario, delle ispezioni previste con il ripristino della circolazione su due corsie, una per ogni senso di marcia, su tutta la rete autostradale, salvo eventuali esigenze che dovessero emergere durante lo svolgimento dei controlli, finalizzati a garantire la sicurezza della circolazione». Rincarare la dose Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità di sistema portuale di **Genova** e Savona (e in passato anche dirigente della Struttura tecnica di missione del ministero



dei Trasporti): «La paralisi infrastrutturale di questi giorni è incommentabile, penosa.



MF

Genova, Voltri

Una situazione veramente fuori controllo. Un' emergenza peggiore di quelle vissute per le mareggiate, i crolli dei viadotti e il Covid-19 per il porto di Genova». A proposito dell' impatto dell' emergenza Coronavirus sui traffici marittimi il vertice della port authority ligure ha raccontato che «nei primi cinque mesi del 2020 i container sono calati del 7% circa, ma il dato peggiorerà ancora perché il bilancio di giugno sappiamo già che sarà negativo. Soltanto nei mesi di aprile e maggio la flessione dei container è stata del 30%. A livello complessivo il primo semestre dell' anno farà registrare una perdita di tonnellate movimentate pari a 20-25%, un dato che potrebbe trovare compensazione nel decreto Rilancio dove si prevede di dare ristoro ai terminalisti che abbiano subito cali di fatturato almeno del 20%». Lo scenario per il traffico passeggeri è, come noto, ben peggiore, con picchi di decrescita «arrivati fino al 70% tra febbraio e giugno. Personalmente speravo che il porto potesse uscire prima da questa situazione, ma dalle informazioni che ricevo dal mercato, sia per ciò che riguarda le importazioni dalla Cina che le esportazioni verso gli Stati Uniti, il mese di giugno andrà male e luglio sarà ancora difficile», ha concluso Signorini. (riproduzione riservata)

Navi cinesi via da Genova: «Caos mai visto»

Logistica/1. Il colosso dello shipping Cosco scrive ai clienti: «Liguria in tilt, vi possiamo consegnare le merci usando altri porti, da Ravenna a Trieste» Logistica/2. Il direttore generale Donati: «Quello che sta accadendo è molto pericoloso, perché se una impresa va altrove non è detto che poi ritorni»

MARCO MORINO - MILANO - Fuga da **Genova**. Se una compagnia marittima del calibro di Cosco, un gigante dello shipping mondiale che fa capo allo Stato cinese, decide di inviare una circolare ai propri clienti sconsigliandoli vivamente di utilizzare il **porto** di **Genova** per le proprie spedizioni e suggerendo scali italiani alternativi, allora significa che la situazione forse sta sfuggendo di mano. Cosco ha sede a Pechino, la sua flotta è composta da più di 800 navi per un tonnellaggio complessivo che supera 56 milioni di tonnellate. Cosco è il terzo operatore mondiale dei container, davanti ai francesi di Cma Cgm e alle spalle del leader danese Maersk Line e della compagnia svizzera Msc (Mediterranean Shipping Company). La lettera Il Sole 24 Ore ha raggiunto al telefono Marco Donati, direttore generale di Cosco Shipping lines Italy: «Cosco - dice Donati - è presente a **Genova** dal lontano 1963. È la prima volta che ci troviamo a gestire una simile emergenza, con i camion che non riescono a entrare nel **porto**, con il casello di **Genova** Ovest bloccato nelle ore cruciali, con i container fermi da giorni sui piazzali perché il cliente non può ritirarli e con i terminalisti che non fanno sconti ma, al contrario, intendono essere pagati anche se il container resta fermo per cause di forza maggiore». Le cause di forza maggiore sono le autostrade liguri, che la nota di Cosco definisce essere al collasso. In particolare, le direttrici che collegano il **porto** di **Genova** con le regioni limitrofe vertono - si legga nella nota - in una situazione vergognosa. Scrive Cosco ai clienti: con tratti chiusi di notte e anche di giorno lungo le autostrade A10, A26, A7, A12, con decine di chilometri a corsia unica, che generano quotidianamente code di svariati chilometri, raggiungere i siti di carico e scarico diventa sempre più difficile e logorante. «Vista la attuale situazione - prosegue la nota - chiediamo la vostra collaborazione per informare i ricevitori e caricatori sulle evidenti problematiche che i camion incontrano giornalmente e che avranno ripercussioni sulla regolarità dei servizi di trasporto». Le navi ed i servizi di Cosco Shipping line, prosegue la circolare, scalano regolarmente altri porti italiani che attualmente vertono in una situazione autostradale nettamente migliore rispetto a quella genovese (vedi i porti di La Spezia, Trieste, Venezia, Ravenna). «Vi invitiamo - si legge nella lettera - a valutare insieme ai nostri uffici commerciali e logistici, scelte alternative». Per esempio il servizio intermodale (treno + camion) è citato da Cosco come valida alternativa al servizio camion «che attualmente è sotto stress e in evidente difficoltà». Quanto vale Cosco per **Genova** Chiosa Donati: «I porti italiani che abbiamo suggerito ai nostri clienti come valida alternativa a **Genova** sono quelli dove Cosco è presente ed è in grado di garantire un servizio al massimo livello. Aggiungo che attualmente Cosco movimentata su **Genova** circa 170mila teu l' anno (su un totale di 2,3 milioni di teu movimentati complessivamente in un anno dal **porto** di **Genova**, ndr), quindi possiamo dire che Cosco vale il 7-8% del **porto** di **Genova**. Da **Genova** partono e arrivano le nostre portacontainer da tutta l' Asia, dagli Stati Uniti, dall' Africa occidentale, dall' intero Mediterraneo e dall' area che va dal canale di Suez all' India. Un network di traffici globale, in ostaggio di una devastante situazione autostradale, gestita, secondo



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

il nostro punto di vista, con poca trasparenza. Comprendiamo l'importanza dei controlli, ma non si può tenere in scacco un intero porto e suoi operatori». La quota intermodale Un ulteriore punto debole del porto di Genova è la quota molto bassa del trasporto intermodale. A La Spezia, per fare un esempio, la quota intermodale supera il 33% mentre su Genova (considerando tutti i terminal a Voltri e nel porto storico) non supera il 10-12% del totale volumi. Questo significa che circa il 90% delle merci in entrata o in uscita dal porto viaggia su camion. Di conseguenza, per il porto di Genova non c'è scampo: se gli accessi stradali al porto vanno in tilt, come in questi giorni, il porto si blocca, con perdite enormi. Viceversa, porti come Trieste e Ravenna, tra gli approdi alternativi indicati da Cosco, sfruttano moltissimo i collegamenti ferroviari: Trieste è nato e cresciuto con la ferrovia, mentre a Ravenna sono in corso massicci investimenti per potenziare gli accessi via ferro con il porto. «Quello che sta accadendo a Genova - continua Donati - è molto pericoloso, perché se un cliente è costretto a spostarsi altrove, non è scontato che in futuro possa tornare indietro». Senza sottovalutare la concorrenza dei porti del Nord Europa: Rotterdam, Amburgo, Aversa. «In questo momento - conclude Donati - noi puntiamo a spostare i container in altri porti italiani. Il fatto è che Genova vive di logistica e per la città è una grave perdita. Abbiamo già sofferto in silenzio per il crollo del Ponte Morandi, che ora abbiamo ricostruito. Non ci meritiamo di essere trattati in questo modo da governo e società Autostrade». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

l'INTERVISTA Giovanni Mondini . Presidente di Confindustria Genova

«Stop al rimpallo di responsabilità, imprese e turismo in sofferenza»

Raoul de Forcade

«Qualcuno deve assumersi le responsabilità della situazione delle autostrade liguri. Basta coi rimpalli tra i soggetti coinvolti. Le aziende soffrono». A parlare è Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova, al termine di un'altra giornata di caos della viabilità, con lunghe code e l'incidente di un Tir sulla A10 che ha perso il carico sulla carreggiata. Il governatore ligure Giovanni Toti ha ricordato che Autostrade per l'Italia sta ragionando su ulteriori sconti dei pedaggi autostradali in Liguria. E Aspiერი ha scritto al Mit che, se non cambierà il piano di controlli nelle gallerie liguri, i disagi si estenderanno inevitabilmente a tutto il mese di luglio, senza tenere conto degli eventuali interventi di manutenzione straordinaria. Mentre Aiscat, di fronte alla commissione Lavori pubblici del Senato ha sottolineato che «la Liguria ha avuto regole che sono cambiate a inizio lavori». A quanto risulta, però, il ministero dei Trasporti mantiene la sua posizione, secondo cui il manuale di ispezione delle gallerie inviato a tutte le società concessionarie, non ha cambiato gli obblighi ispettivi contenuti nella circolare 6736/61A1 del 1967 e lo smontaggio dei rivestimenti delle gallerie

è un adempimento necessario a consentire e ispezioni visive trimestrali, prescritte nella circolare. **Presidente Mondini, che ne pensa della situazione?** Qui c'è un rimpallo di responsabilità inaccettabile. Da quel che so, a maggio il Mit ha chiesto un cambiamento di metodo dei controlli, richiamando una circolare del '67, mai applicata nei termini ora richiesti, che ha reso necessario reinspezionare tutte le gallerie. Bisogna che le persone si prendano la responsabilità di ciò che fanno. Per Genova e la Liguria, anche quando saranno finiti questi controlli a ritmo forsennato, si prospettano due anni di lavori sulle autostrade, in gallerie e viadotti. Un conto sono disagi programmati nel tempo, un altro è entrare in autostrada e non sapere quante ore si resterà lì in coda. E poi chi paga la programmazione folle di luglio? Sta portando danni alle aziende? Sta provocando un forte impatto economico in termini di week end persi di turismo, di merci dirottate dal porto di Genova verso altri scali e di danni al mondo dell'autotrasporto, che non ce la fa più. E poi ci sono le imprese manifatturiere. Infatti. Soffrono perché si tratta soprattutto di industrie di trasformazione. In questo territorio riceviamo più che altro semilavorati, che arrivano dal porto o attraverso le autostrade e, dopo essere stati trattati, ripartono, sempre via camion o via nave. È lampante quanti danni possa portare l'ingorgo del sistema, anche per la catena di distribuzione. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

PORTO ANTICO GENOVA

Nominato il nuovo direttore generale

Gilberto Gagliardi Bonasegale, 58 anni, milanese, è il nuovo direttore generale della **Porto** antico di **Genova**. Con una lunga esperienza alle spalle in H3G, dove ha ricoperto la carica di Sales Innovation & Agreement Director, occupandosi in precedenza della Divisione 3Tech, di Customer Base, Sales Agreement e di Partnership, Gagliardi ha poi maturato esperienze imprenditoriali nel settore delle start up e nella consulenza del marketing strategico. Gli esordi professionali sono targati **Genova**, per Il Sole 24 Ore System e come consulente di Stazioni Marittime **Porto** di **Genova**.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Al rush finale il processo bis sul disastro del 7 maggio 2013 In corso la requisitoria fiume del pubblico ministero Cotugno

'Torre piloti sul molo, pericolo ignorato da progettisti e porto'^a

Marco Grasso Nel corso di una requisitoria di oltre sei ore, il pubblico ministero Walter Cotugno ripete la metafora più volte: chi progettò la Torre Piloti a filo banchina 'ha la stessa colpa di un medico che non solo non ti prescrive la medicina giusta, ma in più te ne dà una sbagliata». Secondo la Procura c'è una quota di colpa ancora da assegnare per la strage di Molo Giano e dei suoi nove morti, dopo la condanna confermata in appello del capitano della Jolly Nero, Roberto Paoloni e dei suoi più stretti collaboratori. Non fu solo una manovra sbagliata dell' equipaggio della compagnia Messina, ma l' effetto di una serie di 'errori e negligenze» compiuti da chi progettò quell' edificio 'in una posizione pericolosa», senza le 'adeguate protezioni», 'senza seguire i protocolli internazionali in materia» e 'senza prevedere soluzioni in caso di incidenti o avarie». IL COMMISSARIO: NON SAPEVO DOVE FOSSE Tutto il processo ruota intorno a due concetti: la 'prevedibilità» e la 'prevenibilità» del disastro. Due condizioni che, nel teorema della pubblica accusa, sono dimostrate da uno snodo cruciale: l' audizione di Fabio Capocaccia, ex commissario del Cap (Consorzio Autonomo **Portuale**, ente predecessore dell' **Autorità Portuale**), imputato insieme ad altre 11 persone per omicidio plurimo colposo. Una testimonianza fondamentale per due ragioni: la prima è che Capocaccia, commissario dell' ente che costruì il progetto, ha raccontato di 'non essersi reso conto fino a questo interrogatorio della posizione della Torre Piloti»; questa prima dichiarazione apre la strada alla seconda, 'se avessi saputo che non c' erano protezioni mi sarei attivato». E ancora: 'Ero convinto che sarebbe stata arretrata di un metro per evitare gli urti». Queste affermazioni sono per il pm una delle prove più importanti di tutta la vicenda: 'In questo passaggio surreale, non l' unico - ricorda Cotugno - Capocaccia dice di fatto che non solo non sapeva dove fosse la Torre al momento della progettazione. Ma che non se ne è accorto nemmeno dopo che è stata colpita dalla Jolly Nero, con tutto il battage mediatico e giudiziario che ne è conseguito. Capo caccia firmò tra gli altri documenti il capitolato speciale dell' opera. Sono dichiarazioni scarsamente credibili». 'PREVISTE AVARIE MA SOLO IN ENTRATA» Le parole dell' ex commissario, insomma, rischiano di travolgere chi era sotto di lui. A cominciare dal progettista, Paolo Grimaldi, imputato insieme ai due dirigenti del Cap Angelo Spaggiari ed Edoardo Praino. Chi decise la posizione della Torre? 'Grimaldi - prosegue il pm - dice che la scelta della posizione fu condivisa con altri, ma che fu sostanzialmente sua. E alla domanda se qualcu no si fosse posto l' interrogativo su pericoli derivanti da navi in avaria, la risposta è stata che ci avevano pensato, ma solo in entrata, perché dalla letteratura sarebbe emerso che le navi in uscita (il caso della Jolly Nero) non si rompono mai. Tralasciando questo, che misure hanno per evitare incidenti con navi in avaria in entrata? Nessuna. Niente». 'IL MINISTERO POTEVA FERMARE TUTTO» Uno degli argomenti delle difese riguarda la temporalità di questa vicenda: lo specchio acqueo in questione, a metà anni Novanta, cioè ai tempi del progetto, non era destinato alle manovre delle navi. 'Una tesi che questo ufficio contesta - dice ancora Cotugno - è evidente che esiste una zona pericolosa a prescindere. E a domanda specifica, gli imputati ci hanno risposto che non seguivano protocolli in materia di sicurezza, ma che si erano basati sulla loro esperienza per scegliere la posizione della torre, pur non avendone mai progettate». L' ultimo passaggio riguarda il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ente del ministero





Il Secolo XIX

Genova, Voltri

un parere 'non vincolante», ma che comunque, argomenta il magistrato, 'avrebbe potuto portare modifiche al progetto, se qualcuno avesse detto che era pericoloso»: per questo sono imputati Ugo Tomasicchio e Mario Como. Ci sono infine i datori di lavoro, responsabili della sicurezza dei lavoratori: l' ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di porto di Genova, e l' ufficiale Paolo Tallone, sempre della Capitaneria; Giovanni Lettich e Sergio Morini per la corporazione Piloti; e Gregorio Gavarone e Roberto Matzedda per la società Rimorchiatori riuniti. Lo scenario insolito, l' aula di tribunale ricostruita all' aperto, alla Fiera del Mare, in chiave anti Covid, regala un brivido. A fine mattinata, sono le 12.59, un traghetto in uscita incrocia un cargo in entrata. Uno dei due sembra andare a una velocità più alta del consentito. Mentre su questi banchi, davanti al porto, si sta ricostruendo la verità giudiziaria di una delle notti più terribili del porto di Genova.

Conftrasporto- Federlogistica Merlo: " Completare la riforma delle authority"

Conftrasporto-Federlogistica lancia il progetto Digital Community mentre aumentano i soci e nascono le sedi territoriali. Passaggio di testimone al femminile al vertice nazionale della Federazione: Bianca Maria Martinelli succede a Laura Cantarelli alla vicepresidenza. Per il presidente Luigi Merlo è necessario "Completare l' attuazione della Riforma portuale eliminando diversi vincoli gestionali delle **Autorità** di **Sistema** e dare attuazione allo Sportello unico doganale".

Genova Promotiva

ArcelorMittal, a Cornigliano scatta la "cura del ferro"

Primo collaudo in Veneto, poi ci sarà in Lombardia. L'obiettivo è convertire ogni mese una regione dal settore a trasferire il 70% del volume di spedizione allo stabilimento

Merlo: "Completare la riforma delle authority"

Conftrasporto-Federlogistica lancia il progetto Digital Community mentre aumentano i soci e nascono le sedi territoriali. Passaggio di testimone al femminile al vertice nazionale della Federazione: Bianca Maria Martinelli succede a Laura Cantarelli alla vicepresidenza. Per il presidente Luigi Merlo è necessario "Completare l'attuazione della Riforma portuale eliminando diversi vincoli gestionali delle Autorità di Sistema e dare attuazione allo Sportello unico doganale".

SAIMARE S.p.A.

servizi ausiliari internazionali marittimi dal 1924

SAIMARE S.p.A. fondata nel 1924, è un'azienda leader nel settore marittimo. L'esperienza pluriennale in tutte le attività di assistenza alle navi e dogane. L'unico in Italia per completezza tecnologica e la professionalità del personale costantemente aggiornato, certificazione generica di efficienza e sicurezza dei servizi che la società offre alla propria clientela.

Numero di contatto in tutti i casi importanti: 010/55111111
Genova - Via Scorsellini 155 - staff@saimare.com
WWW.SAIMARE.COM

Il forum Mi impegno a completare la delocalizzazione dei depositi costieri prima della fine del mio mandato E non c'è comunque alcuna espansione

Bucci "Tre anni da sindaco non mi hanno cambiato ascolto tutti, ma poi decido io"

di Massimo Minella e Luigi Pastore Marco Bucci a colloquio nella redazione di Repubblica su i suoi primi tre anni di mandato. «Mamma mia, se guardo le foto di quando sono stato eletto mi vedo invecchiato, ma non mi lamento, è quello che voglio e alla notte dormo benissimo, da mezzanotte alle 6 e mezza, prima di ripartire ogni volta». Bucci porta l'immagine di Genova addosso, non solo con la spilla con la bandiera di Genova, ma anche con la mascherina, sempre croce rossa in campo bianco, e pure con la cravatta: sempre la bandiera triangolare di Genova, ma con una frase che ormai tutti, amici e avversari, usano a seconda delle circostanze: «È di Genova? Veda un po' lei». **Sindaco e commissario, forse troppo commissario anche quando è sindaco, dice qualcuno. Che risponde?** «Che il ruolo di sindaco impone prima l'ascolto e poi la decisione. Decido troppo? Per quanto mi riguarda avrei voluto decidere ancora di più». Sarà per come ha esercitato il ruolo di commissario per la ricostruzione del ponte... «Ho preso le decisioni dopo aver ascoltato, non è cambiato nulla nemmeno qui. Ricordate i tempi della demolizione con l'esplosivo? C'era il comitato che si opponeva. Io li ho incontrati, e da loro ho anche acquisito due suggerimenti importanti. Poi ho proseguito con l'esplosivo». **Il Modello Genova glielo consentiva, vero?** «Guardi, sgombriamo subito il campo dai malintesi. Il Modello Genova non è lavorare senza regole e controlli. Lo dico perché ho appena letto le parole dell'Anac che ho invitato a vedere il ponte senza avere ancora risposto. Il Modello Genova, dicevo, è lavorare con il Codice degli Appalti europeo e non italiano e con un bando di interesse per i proponenti che include l'idea progettuale, il progetto esecutivo e il nome di chi farà il lavoro. Su questo, dopo le valutazioni della commissione, il commissario procede con un decreto. C'è un primo, il vincitore, ma non c'è un secondo. Anche fare ricorso diventa più difficile. Ci sono però più livelli di controllo, visto che abbiamo anche scelto un project manager e direttore dei lavori come il Rina. Questo ci ha consentito di mettere in campo tecniche di project management per lavorare in parallelo: abbiamo costruito mentre si demoliva. Grazie alla collaborazione con la Procura e con il dottor Di Lecce, inoltre, che non finirò mai di ringraziare, abbiamo anche intensificato i controlli sulle persone, potevamo vedere chi entrava e chi usciva e perché. E così abbiamo potuto fermare gente che non avremmo fermato se ci fossimo limitati al codice italiano». **E fra un mese il ponte sarà pronto. Come si chiamerà?** «La data per il momento è il primo agosto, anche se non è ancora ufficiale. E lo stesso vale per il nome. Stiamo riflettendo, per ora è Ponte Genova San Giorgio». **Questo modello è veramente esportabile secondo lei?** «Assolutamente sì. Lo stesso metodo può essere applicato in porto per la diga, o per il nodo di



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Genova o ancora per il trasporto pubblico locale per cui sto sempre aspettando i fondi». Su questo tema il dibattito è molto forte... «Ben venga, ma se non è pregiudiziale. Mi spiace che il Partito, inteso come Pd, abbia preso questa posizione. Avete visto i sindacati? I finanziamenti saranno una vittoria della città, dovrebbero sostenerla tutti». E il tram? «È un discorso tecnologico, che senso avrebbe? È una tecnologia vecchia. Io voglio tutto elettrico entro il 2025». Prima del 2025 c'è il 2022, le nuove elezioni. Si ricandida? «A settembre dell'anno prossimo farò una riflessione, prima da solo e poi con la coalizione. Se sarà sì, andremo avanti insieme, se sarà no darò sicuramente una mano a trovare il nuovo candidato». L'impressione è che però ci abbia preso gusto, all'inizio forse ha pensato che un mandato sarebbe potuto bastare... «E questo chi ve l'ha detto, non mi risulta. Comunque le rispondo con un proverbio americano (sarà uno dei 4 proverbi americani che Bucci declamerà durante il forum n.d.r.): i cimiteri sono pieni di persone indispensabili. Per me fare il sindaco è il lavoro più bello del mondo, più bello del presidente del Consiglio, perché ti porta a contatto con la gente. Certo, i problemi ci sono, a cominciare dalle risorse. Ecco, un po' invidia i sindaci delle regioni a statuto speciale. Sarebbe interessante agire come nelle contee americane». Non crede di aver fatto anche degli errori? Ad esempio, era proprio il caso di far salire Matteo Salvini sul ponte? «Matteo Salvini è un senatore della Repubblica e il leader del primo partito d'Italia. Me lo ha chiesto e ho detto di sì. Me l'avesse chiesto un altro senatore, un presidente di Regione, un ministro avrei detto sì. Poi se qualcuno ha interesse a fare speculazioni io non lo seguo». È proprio convinto che il progetto del porticciolo di Nervi sia quello giusto. Ha visto le ultime proteste sul troppo cemento? «Le ho viste, sono legittime, ci mancherebbe. Ma sbaglia di grosso chi parla di cemento. Noi il cemento lo togliamo e ridiamo a Nervi un grande accesso al mare, creiamo uno scalo per le associazioni, diamo la possibilità alle barche di raggiungere il molo e far scendere la gente. Chi conosce davvero questo progetto lo sostiene». Anche sui depositi costieri da una parte dice di volerli delocalizzare e poi dall'altra autorizza le società a espandersi... «Falso. Mi impegno a completare la delocalizzazione prima della fine del mio mandato. E non c'è comunque alcuna espansione. Ci sono dei volumi più bassi rispetto ai valori consentiti e quindi si può procedere in quest'ambito. Comunque, vi informo che non è più necessario il parere dell'Enac per la valutazione di rischio, ma è sufficiente la nostra. Avremo quindi una via amministrativa più rapida e chiuderemo l'iter prima della fine del mandato». Che giudizio dà sulla sua giunta? I rimpasti sono finiti? «Non so se siano finiti, ma dico che funziona bene. Se vi dicessi che il mio team non funziona, farei l'errore più grosso che un sindaco può fare, sarebbe un'autoaccusa». E chi è il migliore? «Non ve lo dico, ma dovreste averlo capito». A settembre si vota per le Regionali. Che giudizio dà di Toti? «Sa fare il suo lavoro, ha ottenuto tanti risultati e l'allineamento politico ci ha senza dubbio aiutato nel nostro confronto. Ovviamente lo sosterrò e lo aiuterò». Tre mesi dopo, a dicembre, scadrà anche il mandato del presidente dell'**autorità portuale** Paolo Signorini. E di lui che giudizio dà, dev'essere confermato per altri quattro anni alla guida del primo porto d'Italia? «Anche con lui ci sono stati sintonia e allineamento. I nostri uffici sono in dialogo costante, direi quotidiano e

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

sono spronati da noi per ottenere i risultati. Signorini ha fatto un buon lavoro e secondo me va riconfermato». Quando si è insediato ha detto che avrebbe sconfitto la burocrazia. Pensa di esserci riuscito? «In una scala da uno a cento, dove uno è il punto da cui siamo partiti, ora sono a 35. Per qualcuno è poco, per me è poco, ma era fondamentale iniziare questa battaglia. Certo è un mostro più grande di come l'avevo immaginato». E con Luca Bizzari al Ducale è tornato il sereno? Pareva che la sintonia fosse finita. È davvero così? «Ma no, il sereno arriva sempre dopo la tempesta e così è stato. Il Ducale è in un processo di trasformazione, non solo riconducibile al Covid. Sono scesi i visitatori delle mostre e saliti quelli degli altri eventi. Io ho solo chiesto di poter vedere i numeri. Il confronto resta aperto, senza condizionamenti». Che cosa vuole concludere negli ultimi due anni di mandato? «Una visione ben precisa di città che punta sul trasporto pubblico locale, per cui siamo in ritardo, sugli Erzelli, sia come centro, sia come people mover per raggiungerlo. E poi penso alla cabinovia dal porto Antico ai forti e alla valorizzazione dei forti. Voglio veder finito il waterfront di Levante dal Forte Stella a levante e poi vedremo di intervenire da Forte Stella all'Expò. Come dicevo prima voglio chiudere con la delocalizzazione dei depositi costieri e voglio avviare il progetto della Grande Genova, quella per cui è necessario investire 5 miliardi. Ho già presentato il dossier al governo». Che cosa c'è dentro il dossier? «La diga del porto, il nodo, il retroporto di Alessandria, le aree Ilva che voglio indietro a costo di andarci con la tenda. Al governo abbiamo detto che Genova e Trieste devono diventare il doppio centro logistico del Sud Europa e deve raccogliere la nostra sfida, Non vedrò la fine dello Sky Tram per la Valbisagno, che ha un budget di 500 milioni, ma voglio avviarlo anche con soluzioni innovative come il driverless. E poi puntiamo al ritorno dei grandi yacht al Nautico, dopo l'accordo decennale. E preparatevi a una grande edizione delle Mille Vele, sfideremo la Barcolana di Trieste». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Shipping Italy

Genova, Voltri

Arcelor Mittal rivela le ambizioni intermodali dal porto di Genova

In tre mesi, da marzo a maggio, ArcelorMittal ha studiato e fatto partire, insieme a partner logistici a forte vocazione intermodale, treni commerciali di ultimissima generazione per il trasporto dei coils dello stabilimento siderurgico di **Genova**. Lo comunica l'azienda, precisando come il primo treno sia partito il 21 maggio scorso con un carico di 1.400 tonnellate, su una capacità di trasporto di 2mila tonnellate lorde. Dopo altre due 'partenze prova' dirette all'interporto di Padova, il 28 maggio e il 4 giugno, i carichi stanno partendo regolarmente ogni settimana. E' già allo studio l'ipotesi di aggiungere al Veneto, anche la destinazione Lombardia con i terminal di Desio e Rezzato. L'idea è connettere ogni mese una regione in più, in modo che entro il prossimo novembre il progetto possa essere completato e venga 'migrato' il 74% dei volumi di spedizione dello stabilimento di **Genova**. "Modernizzare e ridisegnare le regole della distribuzione sul territorio nazionale attraverso modelli logistici moderni, efficienti e di elevata qualità: questo l'obiettivo - spiega ArcelorMittal - di un progetto che, fortemente voluto dal vertice e dal nuovo management, strizza l'occhio anche al cliente per offrire un nuovo servizio commerciale door-to-door; all'ambiente, scegliendo una tipologia di trasporto che riduce drasticamente la CO2 immessa in atmosfera e all'innovazione tecnologica".



Il sommergibile in rotta per la banchina Revel

L'ultima soluzione studiata per superare l'impraticabilità delle precedenti. Decisivo il prossimo confronto fra le istituzioni

LA SPEZIA Dopo anni di attese, elaborazioni progettuali e confronti fra istituzioni, la prospettiva di musealizzazione del sommergibile Leonardo Da Vinci è ad un punto di svolta potenzialmente capace di mettere d'accordo tutti gli interlocutori impegnati a perseguire l'obiettivo: Marina Militare, **Autorità di Sistema Portuale**, Comune e Difesa Servizi Spa. La prima ha il «bene» ed è pronta a metterlo a disposizione della città; la seconda ha (gran parte) delle risorse necessarie per l'operazione ed è pronta investirle, fino ad 800mila euro, nelle aree demaniali di sua pertinenza; il Comune ha messo a fuoco l'ultima idea per la collocazione del battello e valuta di correre con proprie risorse; la quarta - società controllata dal Ministero della Difesa - è interessata a centrare l'obiettivo nella misura in cui lo stesso è connesso al futuro del Museo navale. È l'ultima soluzione traguardata dopo l'impraticabilità del collocamento sulla calata Paita (necessaria alla stazione marittima) e sul lato ovest del molo Italia (dove al netto della problematica dell'esposizione alle mareggiate da Scirocco è emerso il nodo degli elevati costi di manutenzione connessi alla struttura di ancoraggio al fondo e al molo)? «Negli ultimi tempi - dice Pietro Antonio Cimino, ex sottufficiale di Marina, componente dello staff del sindaco con delega, fra l'altro, alla musealizzazione del sommergibile, aggiornandoci sullo stato dell'arte - si è ragionato sulla fruibilità in semigalleggiamento del sommergibile per abbattere i costi di manutenzione e sulla sua collocazione nell'area più (meteorologicamente parlando) protetta della città, 'blindata' dal porto Mirabello, alla radice dello stesso. Ci ha lavorato, su mandato del Comune e a costo zero per lo stesso, l'ingegner Dino Nascetti: un grande e generoso apporto». **Semigalleggiamento in che senso?** «Nel senso che, invece dell'ancoraggio strutturale e rigido al fondo, il sommergibile resterebbe a galla, con facilità di spostamento per le manutenzioni, e la sua connessione a terra sarebbe realizzata con delle strutture laterali, a mo' di cassoni, che ne favorirebbero l'accesso, anche alle persone disabili: sarebbe il primo sommergibile al mondo visitabile da persone con problemi di deambulazione...» **Soluzioni logistiche studiate?** «Inizialmente due: la collocazione sul lato est della banchina Revel, la sistemazione in prossimità dell'angolo esterno del Mirabello sottovento al pontile del distributore del carburante. Ma sono emersi dei problemi» Quali? «La prima soluzione comporta la ricollocazione dei pescherecci; la seconda si realizzerebbe su un tratto di banchina libero ma nel ventre della stessa ci sono depositi di carburante del distributore che rendono problematica la realizzazione delle opere a terra di supporto al battello». **Quindi?** «Negli ultimi tempi ha preso corpo l'ipotesi di una collocazione sul lato ovest della banchina Revel, nello specchio acqueo della sezione velica della Marina Militare».



INVITO PER TE
TEST GRATUITO
TECNOLOGIA AVANZATA

Con questo tagliando
vogliamo farti conoscere
GRATIS
la tecnologia più avanzata
presente sul mercato.

Chiama 0577 563220 o
vieni in sede

Supponiamo quanto sia frustrante non sentire bene,
per quanto desideriamo farti conoscere
le migliori soluzioni presenti sul mercato
non solo per migliorare il tuo udito, ma
per tornare a connetterti con il tuo mondo.

UNA SCELTA PER LA SALUTE
E IL BENESSERE

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Ma quello non è demanio dell' **Autorità portuale** e quindi rischiano di sfumare i finanziamenti.... «Sì, ma là dove i vari soggetti concorrono all' obiettivo comune, può essere praticabile la cessione delle aree militari al demanio marittimo; resta comunque garantita la possibilità di investire nella parte dello stesso già in capo all' Asp». **Quindi?** «Sarà importante il prossimo confronto fra le istituzioni». Quando? «A breve». Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Oltre un milione per la Fontana del Golfo

L' Autorità di sistema portuale licenzia lo studio di fattibilità dell' attrazione: un getto d' acqua alto 170 metri nei pressi del molo Italia

LA SPEZIA C' è il progetto preliminare, e ci sono anche i soldi: 1,15 milioni di euro per coprire tutte le spese, dalla progettazione definitiva ai lavori. Se i tempi saranno rispettati, crocieristi e spezzini la potranno ammirare già a partire dalla prossima estate. Prende corpo la 'Fontana del Golfo', la fontana artistica dal getto di 170 metri destinata a diventare segno distintivo e qualificante del waterfront che verrà. L' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale nei giorni scorsi ha licenziato lo studio di fattibilità, base per la redazione del progetto definitivo che lo stesso ente **portuale** provvederà ad appaltare entro la fine dell' anno. «Se non ci saranno ritardi e contrattempi, presumiamo che la fontana potrà essere realizzata e inaugurata per la prossima estate - spiega il presidente dell' Authority **portuale**, Carla Roncallo -. Con questo progetto diamo corso al protocollo di intesa firmato con il Comune della Spezia, e contestualmente all' approvazione dello studio di fattibilità abbiamo anche già impegnato i soldi che servono per la realizzazione dell' opera, sulla quale crediamo molto. Sarà bella anche sotto il profilo estetico, perché dovrà rappresentare anche il primo biglietto da visita per chi entra in città dal mare». La fontana artistica è senza dubbio l' opera più suggestiva tra quelle generate dall' unità di intenti tra Porto e Città, dopo il siluramento da parte della Soprintendenza ligure della piazza sospesa - la passerella che avrebbe dovuto collegare il centro storico della città con il fronte a mare superando viale Italia -, ed è stata pensata anche per connotare sotto il profilo turistico e crocieristico la città. Si tratta, di fatto, del primo vero intervento legato al nuovo fronte a mare, destinato a valorizzare l' area assieme ad un altro progetto, al quale sta lavorando lo stesso ente di via del Molo: quello per la realizzazione di una piscina in riva al mare, sempre al Molo Italia. Il progetto dell' opera, anche questa prevista dal protocollo di intesa tra Comune e Authority **portuale**, ha subito un rallentamento a causa della realizzazione di alcuni necessari approfondimenti alla luce delle mareggiate avvenute nel recente passato. Il getto d' acqua 'spezzino', sebbene non unico nel suo genere, non appena inaugurato conquisterà subito il primato di fontana più 'alta' d' Europa, superando anche la storica fontana del lago di Ginevra, dal quale prende spunto. La 'Fontana del Golfo' sarà realizzata nello specchio acqueo di fronte al molo Italia: già individuata l' area, che sarà delimitata con delle boe. Secondo i primi intendimenti manifestati dalle istituzioni, la fontana spezzina dovrebbe essere attivata solo in alcuni momenti della giornata, come per esempio l' arrivo e la partenza delle navi da crociera, e di notte sarà anche illuminata; la sua 'attività' non interferirà con quelle dello scalo **portuale** spezzino. Un progetto, quello portato avanti dall' ente di via del Molo, che sarà 'sponsorizzato' da un colosso di casa nostra, la Termomeccanica, pronta a mettere a disposizione alcuni dei pezzi principali della fontana, come la pompa in grado di spingere l' acqua di mare fino a 170 metri d' altezza. «Confidiamo nel sostegno dell' azienda, un valore aggiunto di questo progetto» spiega il presidente Roncallo. Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

Mega turbina sbarcata al porto Il viaggio nella notte

Trasporto eccezionale ieri sera tra **Porto** e il sito Gas Oil Nuovo Pignone in viale Zaccagna. Uno scheletro che sarà trasformato in una turbina destinata a giacimenti petroliferi di un mega progetto in varie parti del Globo. Una operazione che ha paralizzato parte della notte il traffico in cui il personale dell' azienda di trasporto ha dimostrato grande professionalità. Una volta all' interno dello yard di viale Zaccagna, perfetta come sempre l' assistenza dei tecnici del Nuovo Pignone e dei buscaioli del consorzio P2i ex **Porto** Carrara che hanno collaborato per l' uscita dal territorio portuale della mega struttura, lo scheletro, una volta assemblato come altri, farà parte delle maxi turbine di un progetto di grandi proporzioni a livello internazionale. L' intesa tra **Porto** e Nuovo Pignone risale agli anni '60 con il primo contatto per il trasporto di una grossa piattaforma (Gatto Selvatico-Pero Negro) adibita per lo sfruttamento di idrocarburi. Sessanta anni di intensa collaborazione con grandi risultati tra due realtà, vanto dell' intera comunità apuana. Che le maestranze del **porto** marinello sono state sempre in prima fila nelle operazioni anche rischiose viene dal fatto che lo scalo marittimo ha sempre avuto rapporti commerciali con oltre ottanta Paesi. Gianfranco Baccicalupi.

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Section Header:** «Sono regole a misura di impresa, fermatevi»
- Text:** Marmisti, la piazza contesta l'amministrazione. Consiglio comunale scoppia per oltre due ore, intervengono le forze dell'ordine
- Image:** A group of people sitting at a table, possibly in a meeting or council session.
- Section Header:** La scomparsa di Peselli decano dei marmisti
- Text:** Un'operazione portuale che ha lasciato invariato il porto di Carrara e il suo porto di Carrara. L'operazione è stata...
- Image:** A portrait of an elderly man, likely the subject of the article, Peselli.
- Text:** Il porto di Carrara è un porto di mare, un porto di mare. Il porto di Carrara è un porto di mare...



Porti

Il piano contro l'inquinamento

LIVORNO L' **Autorità Portuale** ha presentato un documento di pianificazione energetica per il miglioramento ambientale dei porti. Davanti a una platea (online) di quaranta partecipanti è stato illustrato l'inventario dei consumi energetici in termini di Co2 prodotta dai porti. Le tonnellate di anidride carbonica emesse ogni anno nelle aree portuali sono oltre 200mila, il 90% delle quali sono prodotte a Livorno, lo scalo multipurpose che per dimensioni e volumi di traffico costituisce il principale scalo del sistema. E la quasi totalità proviene dalle navi in manovra. Per le attività di movimento merci a terra, il gasolio è ancora il vettore energetico più utilizzato. Potenziare il consumo dell' energia elettrica è la strada da percorrere, utilizzando una generazione di energia locale da fonti rinnovabili che potrebbe migliorare le prestazioni dei porti.



Informare

Livorno

L' AdSP del Tirreno Settentrionale ha presentato le proprie strategie ambientali ed energetiche

Nel **porto** di **Livorno** sono emesse annualmente 217mila tonnellate di anidride carbonica. Le tonnellate di anidride carbonica emesse ogni anno nelle aree portuali amministrate dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale sono 241.867, di cui 217.159 tonnellate nel solo **porto** di **Livorno**, 15.208 tonnellate nel **porto** di Piombino e 9.286 tonnellate nei porti dell' Isola d' Elba di Portoferraio, Riomarina e Cavo. Lo ha reso noto l' AdSP nel corso di un evento on-line tenuto martedì per presentare le strategie ambientali ed energetiche dell' ente portuale e illustrare il proprio Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale (DEASP) che ha l' obiettivo di individuare nel miglioramento ambientale ed energetico uno dei fattori di competitività dei porti. Nel **porto** di **Livorno** l' 87,9% delle emissioni di CO2 è prodotto dal traffico navale, il 10% dalle attività a terra e il 2,1% dal traffico terrestre. Relativamente alla ripartizione delle emissioni per settore, il 78,6% è prodotto nel comparto commerciale del traffico delle merci, il 13,3% nel settore dei passeggeri, il 7,4% dai servizi portuali e lo 0,7% dalle istituzioni. Per quanto riguarda lo svolgimento delle attività di movimento merci a terra, il

gasolio è ancora il vettore energetico più utilizzato. «Alla luce della fotografia attuale delle emissioni di CO2 dei porti - ha spiegato il dirigente dell' AdSP responsabile del DEASP, Claudio Vanni - è possibile adesso sia prevedere obiettivi di riduzione delle emissioni conformi agli obiettivi nazionali, monitorandone l' andamento nel tempo, sia individuare obiettivi specifici per ogni **porto** del sistema, definendo azioni infrastrutturali e misure di incentivazione mirate a migliorare la gestione energetico-ambientale delle attività». Nell' ottica di un miglioramento delle prestazioni ambientali dei porti toscani l' AdSP sta valutando le possibilità di potenziare il consumo dell' energia elettrica, utilizzando eventualmente una generazione di energia locale da fonti rinnovabili. L' impegno dell' ente è quindi adesso nella realizzazione di approfondimenti e studi di fattibilità per realizzare l' adeguamento delle reti elettriche portuali alle esigenze di consumo futuro, soprattutto a Piombino e **Livorno**, e valutare la possibilità di fornire energia elettrica ai traghetti che stazionano di notte e Portoferraio. Le infrastrutture elettriche così ripensate potrebbero consentire di sfruttare anche innovative modalità gestionali recentemente introdotte dalle normative europee e nazionali, come ad esempio i consorzi di acquisto, i sistemi di distribuzione chiusi e le comunità energetiche. «Non inventiamo niente di nuovo - ha specificato Vanni - quello che vogliamo fare in ambito portuale è consentire l' approvvigionamento di elettricità a basso costo e pulita, prodotta cioè da fonti rinnovabili».



L'AdSP del Tirreno Settentrionale ha presentato le proprie strategie ambientali ed energetiche

Nel porto di Livorno sono emesse annualmente 217 mila tonnellate di anidride carbonica

«...» Le tonnellate di anidride carbonica emesse ogni anno nelle aree portuali amministrate dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale sono 241.867, di cui 217.159 tonnellate nel solo porto di Livorno, 15.208 tonnellate nel porto di Piombino e 9.286 tonnellate nei porti dell' Isola d' Elba di Portoferraio, Riomarina e Cavo. Lo ha reso noto l' AdSP nel corso di un evento on-line tenuto martedì per presentare le strategie ambientali ed energetiche dell' ente portuale e illustrare il proprio Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale (DEASP) che ha l' obiettivo di individuare nel miglioramento ambientale ed energetico uno dei fattori di competitività dei porti.

Nel porto di Livorno l' 87,9% delle emissioni di CO2 è prodotto dal traffico navale, il 10% dalle attività a terra e il 2,1% dal traffico terrestre. Relativamente alla ripartizione delle emissioni per settore, il 78,6% è prodotto nel comparto commerciale del traffico delle merci, il 13,3% nel settore dei passeggeri, il 7,4% dai servizi portuali e lo 0,7% dalle istituzioni. Per quanto riguarda lo svolgimento delle attività di movimento merci a terra, il gasolio è ancora il vettore energetico più utilizzato.

«Alla luce della fotografia attuale delle emissioni di CO2 dei porti - ha spiegato il dirigente dell' AdSP responsabile del DEASP, Claudio Vanni - è possibile adesso sia prevedere obiettivi di riduzione delle emissioni conformi agli obiettivi nazionali, monitorandone l' andamento nel tempo, sia individuare obiettivi specifici per ogni porto del sistema, definendo azioni infrastrutturali e misure di incentivazione mirate a migliorare la gestione energetico-ambientale delle attività».

Nell' ottica di un miglioramento delle prestazioni ambientali dei porti toscani l' AdSP sta valutando le possibilità di potenziare il consumo dell' energia elettrica, utilizzando eventualmente una generazione di energia locale da fonti rinnovabili. L' impegno dell' ente è quindi adesso nella realizzazione di approfondimenti e studi di fattibilità per realizzare l' adeguamento delle reti elettriche portuali alle esigenze di consumo futuro, soprattutto a Piombino e Livorno, e valutare la possibilità di fornire energia elettrica ai traghetti che stazionano di notte e Portoferraio. Le infrastrutture elettriche così ripensate potrebbero consentire di sfruttare anche innovative modalità gestionali recentemente introdotte dalle normative europee e nazionali, come ad esempio i consorzi di acquisto, i sistemi di distribuzione chiusi e le comunità energetiche. «Non inventiamo niente di nuovo - ha specificato Vanni - quello che vogliamo fare in ambito portuale è consentire l' approvvigionamento di elettricità a basso costo e pulita, prodotta cioè da fonti rinnovabili».

Informazioni Marittime

Livorno

Dalle navi il 90 per cento della CO2 portuale

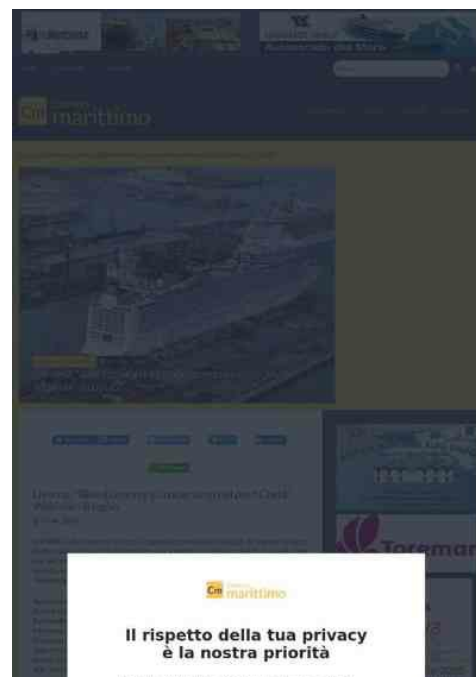
I dati vengono dal Documento di Pianificazione energetica del sistema portuale di Livorno, che fotografa una realtà applicabile a tutti i porti commerciali italiani

Le tonnellate di anidride carbonica emesse ogni anno dai porti commerciali della Toscana sono circa 200 mila, di cui il 90 per cento prodotte nell' area di **Livorno**. Le navi sono la principale fonte di emissione, pari al 90 per cento del totale, che emettono anidride carbonica senza sosta, in approdo, sosta e partenza. Sono gli ultimi dati ambientali dei ricercatori e dei funzionari dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale, contenuti nel Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale, presentato nei giorni scorsi in un evento online organizzato a Palazzo Rosciano, nel **porto** di **Livorno**, con circa 40 partecipanti tra authority ed esperti di ambiente. Dati di riferimento nazionale perché fotografano una situazione applicabile a tutti i porti. Nel caso del sistema portuale di **Livorno**, confermano gli studi precedentemente svolti dall' AdSP con il progetto Climeport del 2010. Al di là del sensazionalismo che c' è spesso dietro questo dato, è un riferimento utile per capire come intervenire per ridurre le emissioni provenienti dall' attività commerciale portuale. In primo luogo, mostra come non bisogna intervenire su più fronti ma, più semplicemente ma non per questo senza difficoltà, principalmente sull' abbattimento delle emissioni navali. Sulla base di questi risultati, nell' immediato l' Adsp livornese avvierà ricerche e studi di fattibilità adeguare le reti elettriche portuali alle esigenze di consumo futuro, soprattutto a Piombino e **Livorno**, e valutare la possibilità di fornire energia elettrica ai traghetti che stazionano di notte e Portoferraio, il cosiddetto cold ironing. La gestione potrebbe anche basarsi sui consorzi di acquisto, recentemente introdotta nella normativa europea. «Alla luce della fotografia attuale delle emissioni di CO2 dei porti, è possibile adesso sia prevedere obiettivi di riduzione delle emissioni conformi agli obiettivi nazionali, monitorandone l' andamento nel tempo, sia individuare obiettivi specifici per ogni **porto** del Sistema, definendo azioni infrastrutturali e misure di incentivazione mirate a migliorare la gestione energetico-ambientale delle attività», spiega il responsabile del Deasp per l' Adsp, Claudio Vanni, che ha ricordato come le previsioni dei Piani Regolatori Portuali vigenti già mirino al «miglioramento dell' efficienza energetica dei trasporti e delle operazioni portuali, spostando ad esempio il trasporto merci quanto più possibile su ferrovia. Non inventiamo niente di nuovo - ha concluso Vanni - quello che vogliamo fare in ambito portuale è consentire l' approvvigionamento di elettricità a basso costo e pulita, prodotta cioè da fonti rinnovabili».



Livorno, "Blue Economy e crocierismo nel post Covid", Webinar - 8 luglio

02 Jul, 2020 **LIVORNO** - Business crocieristico, l' impatto economico del Covid.19, le risposte dei porti mediterranei e le soluzioni tecnologiche per aumentare la resilienza dei porti , questi i temi che verranno affrontati nel corso del webinar dal titolo " Blue Economy e crocierismo nel post-Covid" organizzato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che si svolgerà il prossimo 8 luglio a partire dalle ore 16.00. Aprono l' incontro Stefano Corsini, presidente dell' AdSP, Barbara Bonciani . assessore al **porto** del Comune di **Livorno**, Intervengono Francesco Di Cesar e, presidente Risposte e Turismo; John Portell i, presidente Roma Cruise Terminal; Matteo Savelli, amministratore delegato **Porto** di **Livorno** 2000 Jean Yves Battesti, direttore **Porto** di Ajaccio.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

fronte del porto

La Costa Victoria in sosta per 3 mesi senza l' equipaggio

piombinoA seguito del passaggio di proprietà della nave da Crociera Costa Victoria, nave passeggeri di bandiera italiana iscritta a Genova, da Costa Crociere Spa a Genova Trasporti Marittimi Srl, avvenuto il 26 giugno, tutti i 139 membri dell' equipaggio presenti a bordo per la navigazione da Civitavecchia a Piombino sono sbarcati dalla nave, che è rimasta vigilata sotto la responsabilità della cosiddetta squadra di guardiania, formata da professionisti di varia estrazione alle direttive di un responsabile nave. L' operazione è stata avviata a seguito di un primo incontro tecnico convocato dall' Ufficio circondariale marittimo il 22 giugno, alla presenza di **Autorità portuale**, Polizia di frontiera, Vigili del fuoco, Azienda Usl Toscana Nord ovest, Costa Crociere, Genova Trasporti Marittimi e Pim per valutare e coordinare tutti gli aspetti relativi alla straordinaria sosta dell' imponente unità navale, la terza nave più grande mai entrata nel porto, per una permanenza agli ormeggi di circa tre mesi, senza equipaggio a bordo. A seguito della vendita e allo sbarco è cominciato lo spegnimento di tutti gli apparati e la messa in sicurezza dei motori, dei serbatoi e delle apparecchiature elettriche.

Alcuni ufficiali di macchina e coperta e il nostromo di Costa Victoria sono rimasti con contratto di comandata fino al 1° luglio, per verifiche su tutti gli apparati e per continuare l' affiancamento della squadra di guardiania. Sono stati svolti sopralluoghi e verifiche tecniche da Capitaneria di porto e **Autorità** di sistema con Asl, Vigili del fuoco, Chimico del porto, in particolare è stata eseguita una prova dell' impianto antincendio di terra e si è assicurato come il personale di guardiania avrebbe gestito e controllato periodicamente il funzionamento degli apparati di emergenza: tra cui pompe antincendio, illuminazione, pompe sentina, alimentati dal gruppo elettrogeno di terra. L' **Autorità** marittima, completata l' istruttoria e l' acquisizione dei pareri tecnici da parte degli organismi coinvolti (**Autorità** di sistema, Chimico del porto, Rina, Vigili del fuoco, Asl, Piloti, Ormeggiatori e Rimorchiatori del porto di Piombino, ha rilasciato l' autorizzazione alla sosta in disarmo. --



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

forza italia

«Sul porto di Salivoli superficialità del M5s»

Il partito risponde dopo l' attacco all' assessore Palombi «Occorre una pianificazione prima di potersi esprimere»

piombino«In linea con la propria migliore tradizione, ancora una volta il Movimento 5 Stelle è intervenuto distorcendo la realtà a proprio uso e consumo, trattando con la solita superficialità e demagogia temi che richiederebbero ben altra analisi. Questa volta l' oggetto del contendere è rappresentato dal presunto ampliamento del porto di Salivoli, laddove i grillini hanno attaccato la maggioranza, rea, a loro giudizio, di non aver appoggiato una propria mozione che chiedeva di bloccare l' eventuale ampliamento portuale». Non l' ha presa bene Forza Italia l' offensiva del M5S contro l' assessore all' Urbanistica Gianluigi Palombi. «Nel solco della consueta cifra politica, intrisa di dietrologia e sterile propaganda, i pentastellati hanno accusato la maggioranza, o di non avere le idee chiare o di essere condizionata da pressioni esterne (affermazione questa evidentemente grave), non considerando la terza via, espressione di buona politica, ben spiegata dall' assessore Palombi e dal consigliere Coppola in sede di discussione, che tuttavia i grillini hanno volutamente omesso tra le loro considerazioni. La realtà è che la pianificazione urbanistica, in cui sono compresi anche gli assetti portuali, fondamentali per lo sviluppo del nostro territorio, non può essere espressione di interventi frammentati, oggetto di discutibili operazioni politiche per il solo scopo propagandistico, ma deve essere frutto di una visione globale del territorio che prenda in considerazione numerosi fattori tra loro connessi. E questa analisi deve essere fatta nelle sedi appropriate e con gli strumenti urbanistici adeguati, per poi proseguire l' iter istituzionale che contempla necessariamente - prosegue la nota di Forza Italia - il coinvolgimento, al momento opportuno, del consiglio comunale. A maggior ragione per un asset fondamentale come la portualità, che prevede l' interfaccia con altri attori, come l' **Autorità di Sistema Portuale** e l' impiego di strumenti sovracomunali, Masterplan regionale dei porti in primis, a cui è affidata la programmazione della portualità in Toscana». Insomma, una risposta tranchant per spiegare che certe decisioni o voti di una mozione come quella dei 5 Stelle, non sono argomenti da trattare con superficialità. «Niente di nuovo sotto il sole del Movimento 5 stelle, che, a livello locale, ha la necessità di rivendicare un ruolo anti-sistema con la solita stanca propaganda, anche per giustificare un governo nazionale ormai appiattito su posizioni che più di sistema non si può». --



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

«San Giovanni, novità sul porto»

Il sindaco Zini: «Ci adeguiamo alle sentenze del Tar della Toscana dopo i ricorsi della cooperativa»

PORTOFERRAIO Va avanti, ma potrebbe subire un brusco ridimensionamento, il progetto per la realizzazione dell' approdo turistico a San Giovanni dove il master plan dei porti della Toscana consente la presenza di una struttura da 350 posti per barche medio piccole. Il punto

sull' iter del progetto che si trascina ormai da anni è stato fatto nel corso dell' ultima seduta del consiglio comunale. A spiegare tutte le novità emerse è il sindaco Angelo Zini. **Sindaco, cosa è successo in consiglio comunale?** «Abbiamo approvato una delibera con la quale ci adeguiamo alle sentenze del Tar della Toscana sui ricorsi presentati dalla cooperativa Marina di San Giovanni. Il Tar ci obbliga a riprendere il percorso di approvazione definitiva del piano regolatore portuale relativo alla zona di San Giovanni stoppato nel 2012. I giudici amministrativi hanno detto che dobbiamo ripartire dal momento dell' adozione e quindi chiudere il percorso». **In concreto, cosa ha fatto il Comune?** «E' stata rifatta la verifica di tutte le osservazioni presentate all' epoca, comprese quelle presentate dai vari uffici della Regione Toscana, in particolare quelli con competenze in materia ambientale e di sicurezza idraulica. Tenendo conto del nuovo quadro normativo che si è nel frattempo sviluppato con l' entrata in vigore del Pit della regione abbiamo riavviato il procedimento e ridefinito le norme tecniche di attuazione sull' area di San Giovanni che non prevedono edificazioni a terra e la sola riorganizzazione dell' esistente nella parte a mare».

Come proseguirà l' iter? «La documentazione verrà trasmessa alla Regione per la conferenza paesaggistica prevista dal Pit. Dopo il suo pronunciamento riporteremo la pratica in consiglio comunale per l' approvazione definitiva». **Avete intenzione di rivedere il progetto?** «La nostra idea è di valutare gli interventi da fare nell' ambito della pianificazione urbanistica prevista dal nuovo piano strutturale e dal piano operativo. Il tutto tenendo conto degli studi per la messa in sicurezza dell' area che è ad altissimo rischio di pericolosità idraulica. La previsione iniziale di una struttura fino a 350 posti barca va rivista. Un intervento di quelle dimensioni non è ipotizzabile». R.M.



Controlli bluff nei tir in cambio di mazzette Indagati in quattordici

I sigilli doganali venivano apposti sui Tir diretti in Georgia schivando i controlli e facendo in modo che tutta la merce contenuta nei semirimorchi oltrepassasse la frontiera senza ulteriori verifiche. Addirittura le bisarche - con a bordo le auto da esportare - a volte nemmeno entravano nell' area portuale, ma si fermavano subito dopo il casello di Ancona Nord e magicamente venivano dichiarate Conformi, evitando approfondimenti sulla provenienza delle macchine e sui documenti allegati alla bolletta doganale. Così centinaia di pacchi di dubbia origine e decine di veicoli sono diventati invisibili alla dogana di Ancona con la collaborazione di funzionari compiacenti che in cambio ricevevano mazzette da poche centinaia di euro, regali e qualche pieno di carburante. Cose da poco, ma sistematiche. La chiusura del cerchio Ora sono tutti finiti nell' inchiesta coordinata dalla procura

dorica e condotta dagli investigatori del Goia (Gruppo Operativo Interregionale Antifrode) della Direzione interregionale per l' Emilia Romagna e le Marche della stessa Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato, in co-delega con i carabinieri del Comando provinciale di Prato. La conclusione delle indagini, seguite dal sostituto procuratore Daniele Paci, è stata notificata ai diretti interessati nelle scorse settimane: 14 in tutto le persone raggiunte dall' informazione di garanzia per reati che vanno dalla corruzione alla concussione, dal falso ideologico, all' abuso d' ufficio e rivelazione di atti d' ufficio. Chi rischia il processo Si tratta di Roberto Luigi Giuliani, 62 anni (caposervizio dell' area verifiche e controlli dell' ufficio dogane di Ancona), Giovanni Rocco De Leo, 68 anni (funzionario Area verifiche e controlli), Francesco Mastromatteo, 57 anni (funzionario Area verifiche), Maria Cristina Ragni, 65 anni (funzionario doganale) e Marco Catalani, 34 anni di Ancona (ausiliario). Poi Luigi Catalani, 67 anni (collaboratore C&L Service), Kastriot Dervishllari, 52 anni, Giancarlo Bolli, 50 anni (spedizioniere), Valeria Maistro, 47 anni (legale rappresentante C&L Service), Rombini Giuseppe, 72 anni (legale rappresentante della società Maritransport Srl), Andrea Morandi, 37 anni (legale rappresentante società F.lli Morandi), Alexander Vasilidias, 50 anni (legale rappresentante Georgia Express), Oleksandr Prepodobnyy, 36 anni (legale rappresentante Cargo-Posta-Express srl) e Marco Squartini, 76 anni (legale rappresentante Marsped srl). L' attività di indagine si è sviluppata ad Ancona tra la metà del 2016 per tutto il 2017 e parte dalla procura di Prato che aveva accertato la presenza di un gruppo stabile di cittadini di nazionalità georgiana dediti alla commissione di furti, rapine e ricettazione e che si avvalevano dei servizi di funzionari della dogana di Ancona per agevolare il transito in porto di alcuni mezzi pesanti con all' interno il materiale provento dell' attività illecita. I pacchi venivano quindi inviati in patria attraverso la società Georgian Express, (legale rappresentante il cinquantenne russo Alexander Vasilidias). Le intercettazioni hanno consentito di ricostruire nel dettaglio il meccanismo attraverso il quale la Georgian Express raccoglieva la merce sparsa per l' Italia in maniera sistematica, tutti i giovedì e le domeniche: individuato anche il responsabile dello stoccaggio e della spedizione dei pacchi a Monte Porzio in provincia di Pesaro Urbino, l' ucraino Oleksandr Prepodobnyy, detto Sania. Le presunte responsabilità Il trade union sarebbe stato Luigi Catalani, che alla dogana dorica aveva il figlio Marco assunto come ausiliario e che provvedeva ad apporre i sigilli per agevolare l' uscita dal territorio dei mezzi a rischio. Gli inquirenti hanno evidenziato a carico di Roberto Giuliani, in qualità di caposervizio dell' area verifiche e controlli dell' Ufficio delle dogane di Ancona, una quarantina di false attestazioni per controlli mai effettuati in camion, container e semi-rimorchio che passavano indisturbati la frontiera. Giuliani avrebbe





Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

da apporre alla merce comunitaria e agli automezzi viaggianti in «regime di transito o destinati all' esportazione». Tali sigilli con lo stemma della Repubblica italiana - e contrassegnati da numeri - sono stati sequestrati dall' Arma dei carabinieri di Prato negli uffici della ditta C&L Service (legale rappresentante Valeria Maistro) nel gennaio 2017. In cambio il caposervizio attingeva gratuitamente da un distributore di benzina effettuando pieni di carburante a cadenza quindicinale pagati dagli spedizionieri e dagli ausiliari. E così avrebbe fatto anche Giovanni Rocco De Leo, funzionario della stessa area verifiche di Giuliani che però oltre al rifornimento ogni due settimane avrebbe anche chiesto pagamenti per suo conto di utenze domestiche e prestiti in denaro che non restituiva. Il recupero dell' Iva Una prassi, quella di chiudere un occhio sui colli all' interno dei container, a cui non si sarebbe sottratto nemmeno il funzionario doganalista Francesco Mastromatteo che in una occasione si sarebbe rivolto al titolare della Marsped, Marco Squartini, affinché acquistasse per suo conto una cassettera da 130 euro. Mastromatteo avrebbe anche aiutato Kastriot Dervishllari ad ottenere lo sgravio dell' Iva di materiale idraulico, di una Play station e di un televisore per un totale inferiore a 200 euro attestando falsamente che l' uomo era in possesso di un biglietto per l' Albania e che il prodotto avrebbe viaggiato con lui, consentendo il recupero dell' Iva versata. Le bisarche in attesa C' è poi il capitolo delle auto caricate sulle bisarche sfuggite ai controlli doganali che riguarderebbe lo stesso Mastromatteo, il caposervizio Roberto Giuliani, Valeria Maistro e Luigi Catalani (legale rappresentante della C&L Service la prima, collaboratore il secondo), assieme allo spedizioniere Giancarlo Bolli: i mezzi pesanti non solo si fermavano al casello autostradale evitando di arrivare fino al porto, ma i veicoli trasportati venivano dichiarati Conformi pur non essendo stati sottoposti alle verifiche dovute prima di essere imbarcati sulle navi ed esportati all' estero. Le operazioni effettuate dagli indagati sono state monitorate attraverso intercettazioni ambientali e telefoniche attraverso le quali gli inquirenti sono riusciti a ricostruire i vari passaggi e i ruoli ricoperti nelle operazioni di transito dei vettori georgiani diventati invisibili con il loro carico prezioso ed illegale. Maria Teresa Bianciardi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Profumi e ipad per le soffiato alle compagnie di navigazione

Nell'indagine della procura di Ancona viene ipotizzato anche un presunto passaggio illecito delle copie di manifesti doganali delle compagnie di navigazione concorrenti per il quale risultano indagati Maria Cristina Ragni, in qualità di funzionario doganale in servizio presso l'ufficio delle Dogane di Ancona, Giuseppe Rombini legale rappresentante della società Maritransport srl ed Andrea Morandi, legale rappresentante della F.lli Morandi. Secondo la ricostruzione degli inquirenti, la Ragni - fino alla data del pensionamento avvenuta il primo settembre 2016 - avrebbe fornito attraverso altre persone copie dei manifesti doganali delle merci delle compagnie di navigazione concorrenti alla società Morandi e Maritransport, ottenendo in cambio delle regalie tra cui una macchina fotografica, un ipad e dei profumi. «Sono totalmente estraneo ai fatti e ci tengo ad esprimere massima serenità nel lavoro della magistratura perché quel lavoro chiarirà che non c'è alcun tipo di coinvolgimento da parte mia», tiene a sottolineare Andrea Morandi, che ribadisce: «La nostra famiglia ha sempre basato il proprio lavoro sull'etica e sulla professionalità: sono valori in cui crediamo profondamente e in azienda abbiamo un codice etico a che i dipendenti devono seguire scrupolosamente perché non tolleriamo azioni fuori dalla legalità. Se qualcuno ha voluto gettare fango sull'azienda sono certo che questa indagine farà chiarezza e servirà a punire chi ha voluto screditare il nostro lavoro. Pensare che un gruppo come il nostro si debba ridurre a comprare un ipad è veramente assurdo: mi spiace che chi lavora con passione e integrità possa essere oggetto di queste dilazioni». mtb © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Al porto ci sarà un punto di informazione turistica della Regione

LA VISITA Il porto di Civitavecchia si doterà di un punto di informazione turistica a cura della Regione Lazio. Era questo l'impegno preso dalla giunta della Pisana lo scorso dicembre con l'accoglimento di un ordine del giorno presentato dal consigliere locale Gino De Paolis. E proprio per dar seguito a questo impegno di attivare uno sportello per la promozione turistica delle bellezze del territorio, che ieri è venuto a Civitavecchia l'assessore al Turismo e Pari Opportunità, Giovanna Pugliese, ricevuta in **Authority**, insieme al consigliere De Paolis, dal presidente Francesco Maria di Majo e dal comandante della Capitaneria Francesco Tomas. «Questo è il porto di Roma, del Lazio e d'Italia. Il nostro Paese ha detto l'assessore Pugliese - rappresenta la prima destinazione europea per il settore crocieristico e Civitavecchia è il nostro fiore all'occhiello. Contiamo di tornare presto ai numeri pre-Covid quando in questo straordinario hub portuale transitavano non meno di 2 milioni di passeggeri l'anno e, nel solo 2019, si sono superati i 2,6 milioni di turisti. Con questa visita ho voluto ribadire la volontà mia e di tutta la giunta del presidente Zingaretti di realizzare quanto prima un punto di informazione per la promozione turistica e delle bellezze del Lazio. Per far conoscere ai tanti turisti italiani e stranieri che approdano sul litorale laziale, l'arte, la bellezza e la cultura a un passo da loro». «In questo momento le ha fatto eco il presidente di Majo - questa visita assume un significato fondamentale. Dobbiamo ripartire, in stretta sinergia con le istituzioni e, insieme, promuovere le innumerevoli bellezze regionali che possediamo. In attesa che il traffico crocieristico riprenda, dobbiamo porre le basi per un concreto rilancio del settore turistico. E l'interesse manifestato dalla Regione di insediare, a breve, dei punti di informazione turistica nel nostro scalo non può che essere accolto con entusiasmo e rinnovato ottimismo». Per l'assessore Pugliese la trasferta a Civitavecchia si è conclusa con la visita del terminal crocieristico Vespucci e del Forte Michelangelo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cri.Ga.



Il Manifesto

Parco Gaiola, Menna: d' accordo con l' appello

napoli «Accogliamo con piacere ed interesse l' appello del Direttore del Mann e di tutti i firmatari perché esso rispecchia la ferma visione dell' Amministrazione espressa chiaramente nella delibera approvata nei giorni scorsi». Lo afferma l' assessore comunale di Napoli, Francesca Menna, titolare delle deleghe alle Pari opportunità, Libertà civili e Salute. Paolo Giulierini, responsabile del Museo archeologico nazionale di Napoli, si era fatto promotore di un appello firmato da diversi intellettuali di Napoli, che andava nella direzione della valorizzazione del Parco sommerso della Gaiola che riapre domenica dopo oltre tre mesi. «Nell' atto amministrativo del Comune - ha precisato l' assessore Menna - si sancisce l' accordo di collaborazione ai sensi dell' Art 15 L241/90 tra Comune di Napoli, **Autorità Portuale** e il Ministero dell' Ambiente e Tutela del territorio e del Mare attraverso il Soggetto gestore del Parco Sommerso Gaiola ed il Comando Tutela Patrimonio Culturale dell' Arma dei Carabinieri. Si tratta di un atto importante che viene formalizzato come accordo tra gli Enti Pubblici proprio per ribadire il principio di salvaguardia e tutela di un bene comune che è il principio che lega tra di loro tutti gli Enti che insistono in quella zona». L' esponente della giunta de Magistris riguardo l' atto amministrativo ha poi aggiunto che «abbiamo voluto anche tracciare delle ferme linee di comportamento con azioni che vanno a tutelare l' ambiente nel quale è incastonata la spiaggia pubblica e ciò proprio per ribadire e abituare i cittadini all' uso di un Bene Comune che va tutelato attraverso azioni attente e consapevoli di tutti». «È compito delle Istituzioni - ha rimarcato Menna - costruire percorsi di buone pratiche affinché i cittadini sentano il territorio come proprio ed affinché l' uso della "Cosa Pubblica" possa far avvicinare alla bellezza, rispettandola, indistintamente tutti i cittadini e che davvero tutti ne possano godere in maniera assolutamente gratuita. Si è sempre detto che "la bellezza salverà il mondo", ne siamo certi!», ha concluso l' assessore comunale.



Menna: 'Condividiamo l' appello del MANN'

L' Assessore Menna risponde alla Lettera aperta: quel cambio di paradigma per salvare la Gaiola Riceviamo e pubblichiamo dall' Ufficio Stampa del Comune di Napoli. Accogliamo con piacere ed interesse l' appello del Direttore del MANN e di tutti i firmatari perché esso rispecchia la ferma visione dell' Amministrazione espressa chiaramente nella delibera approvata nei giorni scorsi. Nell' atto amministrativo del Comune si sancisce l' accordo di collaborazione ai sensi dell' Art. 15 L. 241/90 tra Comune di Napoli, **Autorità Portuale** e il Ministero dell' Ambiente e Tutela del territorio e del Mare attraverso il Soggetto gestore del Parco Sommerso Gaiola ed il Comando Tutela Patrimonio Culturale dell' Arma dei Carabinieri. Si tratta di un atto importante che viene formalizzato come accordo tra gli Enti Pubblici proprio per ribadire il principio di salvaguardia e tutela di un bene comune che è il principio che lega tra di loro tutti gli Enti che insistono in quella zona. Abbiamo voluto anche tracciare delle ferme linee di comportamento con azioni che vanno a tutelare l' ambiente nel quale è incastonata la spiaggia pubblica e ciò proprio per ribadire e abituare i cittadini all' uso di un Bene Comune che va tutelato attraverso azioni attente e consapevoli di tutti. È compito delle Istituzioni costruire percorsi di buone pratiche affinché i cittadini sentano il territorio come proprio ed affinché l' uso della 'Cosa Pubblica' possa far avvicinare alla bellezza, rispettandola, indistintamente tutti i cittadini e che davvero tutti ne possano godere in maniera assolutamente gratuita. Si è sempre detto che "la bellezza salverà il mondo", ne siamo certi! Lo afferma l' Assessore Francesca Menna. La lettera aperta.



Napoli Today

Napoli

Dal MANN una lettera aperta per la salvaguardia della Gaiola

Il Museo Archeologico Nazionale di Napoli, in rete con istituzioni culturali e Università, lancia un appello per sensibilizzare alla fruizione consapevole di un luogo unico dal punto di vista storico, archeologico e paesaggistico

Il Museo Archeologico Nazionale di Napoli, in rete con istituzioni culturali ed Università, lancia un appello, attraverso una lettera aperta, per sensibilizzare alla fruizione consapevole di un luogo unico dal punto di vista storico, archeologico e paesaggistico: Il Parco Sommerso di Gaiola. Sono cinquanta le prime sottoscrizioni alla lettera aperta, che riportiamo - per intera- di seguito. Lettera aperta: quel cambio di paradigma per salvare la Gaiola. A Napoli esiste un Luogo della cultura unico al mondo. Unico al mondo per essere probabilmente la perfetta sintesi tra la storia della natura, la storia dell'uomo e quella dei vulcani che da sempre forgiarono le nostre terre. Si chiama Parco Sommerso di Gaiola, un patrimonio di tutti, da amare e da proteggere. La storia ci dice che, proprio per la bellezza e amenità dei luoghi nel I Sec. a.C. il ricco Cavaliere romano Publio Vedio Pollione volle costruire qui la sua villa d'otium che chiamò Pausilypon, "luogo dove cessano gli affanni". Alla sua morte divenne dimora imperiale, ed oggi le testimonianze di questo antico sfarzo sono sparse ovunque, sopra e sotto la superficie del mare. Risalendo la collina dalle profondità marine, infatti, si passa dai resti di strutture portuali, peschiere, e aree termali fino a giungere sulle sommità dove sorgono l'Odeion ed il Teatro oggi racchiusi nel Parco Archeologico ambientale del Pausilypon. In epoca più recente l'area divenne tappa obbligata dei viaggiatori del Grand tour e poi a partire dalla fine dell'ottocento proprietà di facoltosi personaggi come Paul Getty, Maurice Sandoz, Gianni Agnelli, fino a quando nel 1989 la villa sull'Isola fu messa all'asta giudiziaria e passò in mano pubblica. In poco meno di 20 anni l'area purtroppo andò incontro ad un progressivo degrado che ne trasfigurò la sua stessa identità. Nel 2002 l'istituzione del Parco Sommerso di Gaiola ed il paziente lavoro di recupero dal basso di un gruppo di ricercatori hanno tenacemente ridato dignità e bellezza al sito. Quel gruppo di ricercatori, il Centro Studi Interdisciplinari Gaiola onlus, è un esempio virtuoso di questa Città, che il Ministero dell'Ambiente e quello dei Beni culturali, di concerto, hanno riconosciuto quale Ente gestore del Parco, e oggi come allora continua a remare sempre nella stessa direzione, quella della salvaguardia di un bene comune inestimabile. È importante ricordare che il Parco Sommerso di Gaiola è oggi sia una Riserva marina dello Stato, (Decreto Interministeriale 7 agosto 2002) che un 'Luogo della cultura' (art. 101 del Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio") e in queste sue due anime risiede la sua unicità, di patrimonio naturalistico e culturale. Come è noto l'emergenza Covid ha avuto un effetto deflagrante sull'intero Paese e sul settore dei beni culturali che pian piano stanno trovando la strada della riapertura seppur tra le tante difficoltà e un complesso quadro normativo da seguire per tutelare la salute dei cittadini e riaprire al mondo le porte del nostro patrimonio. Tra questi il Parco Sommerso della Gaiola si trova a percorrere una strada più erta rispetto a molti altri luoghi della cultura, proprio per la sua particolarità e fragilità. Mentre si accolgono con entusiasmo le riaperture di vari siti culturali, chiusi per i medesimi motivi, e si prepara per il 5 luglio l'auspicata ripresa delle visite al limitrofo Parco del Pausilypon, il rischio è che il Parco Sommerso di Gaiola venga considerato meramente per questioni relative agli aspetti legati alla balneazione tralasciando l'immenso valore storico, culturale e naturalistico del sito stesso. Sosteniamo quindi il CSI Gaiola onlus nella quotidiana e caparbia lotta di salvaguardia di questo straordinario tesoro della nostra Città, e invitiamo le





Napoli Today

Napoli

del Parco Sommerso di Gaiola, dopo questo duro e provante periodo di crisi per tutto il Paese, sia accompagnata da un nuovo paradigma di fruizione del sito, che metta al primo posto la tutela del nostro patrimonio culturale e ambientale nel rispetto dei luoghi e dei visitatori. Lavoriamo insieme per difendere e valorizzare un luogo unico al mondo. Firmatari: Paolo Giulierini - Direttore Museo Archeologico Nazionale di Napoli Fabio Pagano - Direttore Parco Archeologico Campi Flegrei Giuliano Volpe - Professore di archeologia Università di Bari e Presidente della Federazione delle Consulte universitarie di archeologia Daniela Savy - Docente di Diritto Europeo dei Beni Culturali, Università degli Studi di Napoli Federico II Giovanni Fulvio Russo - Professore ordinario di Ecologia nell' Università Parthenope e Presidente della Società Italiana di Biologia Marina Carla Langella - Docente di Design presso Università degli Studi di Napoli Federico II Francesco Bifulco - Docente di Economia delle Imprese Culturali, Università degli Studi di Napoli Federico II Stefano Consiglio - Docente di Organizzazione aziendale, Direttore Dipartimento Scienze sociali, Università degli Studi di Napoli Federico II Antonino Miccio - Direttore Area Marina Protetta Regno di Nettuno Maria Rosaria De Divitiis - Presidente FAI Campania Giorgio Ventre - Docente di Sistemi delle elaborazioni delle informazioni - Direttore Dipartimento di Ingegneria elettrica e tecnologie dell' informazione, Direttore della Apple Academy, Università degli Studi di Napoli Federico II Laura Valente - Presidente Fondazione Donnaregina per le arti contemporanee Museo Madre Matteo Lorito - Docente di Patologia vegetale - Direttore Dipartimento di Agraria, Università degli Studi di Napoli Federico II Stefano Mazzoleni - Docente di Botanica ambientale applicata, Università degli Studi di Napoli Federico II e Direttore centro MUSA, Reggia di Portici Riccardo Motti - Docente di Botanica forestale, Università degli Studi di Napoli Federico II e Direttore dell' Orto Botanico di Portici. Enrico Gallochio - Funzionario Responsabile Parco Sommerso di Baia Piergiulio Cappelletti - Docente di Georisorse minerarie e applicazioni mineralogico-petrografiche per l' ambiente e i beni culturali, Università degli Studi di Napoli Federico II e Direttore del Centro Musei delle Scienze Naturali e Fisiche dell' Università Federico II Benedetto De Vivo - Già Professore Ordinario Federico II e Adjunct prof Virginia Tech USA Mariangela Contursi - Direttore generale Campania New Steel Rosalba Giugni - Presidente Marevivo Maria Cristina Gambi - Primo Ricercatore presso Stazione Zoologica Anton Dohrn di Napoli Roberto Sandulli - Prof ordinario di zoologia e biologia marina, Università Parthenope di Napoli Franco Cutugno - Docente di glottologia e linguistica, Università degli Studi di Napoli Federico II Paolo Jorio - Direttore Museo del Tesoro di San Gennaro e del Museo Civico Gaetano Filangieri Francesca Amirante - Presidente Associazione Progetto Museo Gianluca Minin - Presidente Galleria Borbonica Ornella Capezzuto - Presidente WWF Napoli Maurizio Fraissinet - Presidente ASOIM (Associazione Studi Ornitologici Italia Meridionale) Vincenzo Porzio - Coop. La Paranza, Catacombe di S. Gennaro Giovanna Moresco - Vice presidente Ass. Getta la rete Sonia Mignano - Purgatorio ad Arco Luca Borriello - Direttore INWARD Osservatorio Nazionale sulla Creatività Urbana - Parco dei Murales; presidente Rotary Community Corp Napoli Est - villa romana di Caius Olius Ampliatus, Ponticelli Stefano Fusco - Associazione Vergini Sanità Christian Leperino - artista e presidente Smmave centro per l' arte contemporanea Mimmo Matania - Presidente Napulitanata Ugo de Flaviis - Presidente fondazione san Giuseppe dei Nudi Massimo Faella - Presidente Associazione Respiriamo Arte Lorenza Iuliano - Fondazione San Giuseppe dei Nudi Rosalba Impronta - Fondazione Made in Cloister Alessandra de Francesco - Fondazione Made in Cloister Carlo Leggieri - Celanapoli Pippo Pirozzi - Associazione Vergini Sanità Mariano Tosti Comunicazione MUSA Reggia di Portici Luca Simeone - Presidente Napoli Pedala Raffaele Iovine - Associazione Pietrasanta Polo Culturale ONLUS Francesco Uliano Scelza - Parco Archeologico di Paestum e Velia Simona Di Gregorio - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio della Basilicata Flegra Bentivenga - Bioparco di Roma, già direttrice dell' Acquario di Napoli Anton Dohrn Barbara Mussi - Presidente Oceanomare Delphis Marco Giglio - Presidente Gruppo Archeologico Napoletano Gabriele de Filippo - Presidente Istituto Gestione

della Fauna onlus Osvaldo Cammarota - Presidente ARCI Pesca Campania Roberto Gabriele - Presidente Associazione Vivara onlus Fabrizio Canonico - Direttore Riserva naturale dello Stato Oasi degli Astroni All' appello si associa anche l' Amministrazione Comunale. "Accogliamo con piacere ed interesse l' appello del Direttore del MANN e di tutti i firmatari - afferma l' assessora Francesca Menna - perché esso rispecchia la ferma visione dell' Amministrazione espressa chiaramente nella delibera approvata nei giorni scorsi. Nell' atto amministrativo del Comune si sancisce l' accordo di collaborazione ai sensi dell' Art 15 L241/90 tra Comune di Napoli, **Autorità Portuale**



Napoli Today

Napoli

e il Ministero dell' Ambiente e Tutela del territorio e del Mare attraverso il Soggetto gestore del Parco Sommerso Gaiola ed il Comando Tutela Patrimonio Culturale dell' Arma dei Carabinieri. Si tratta di un atto importante che viene formalizzato come accordo tra gli Enti Pubblici proprio per ribadire il principio di salvaguardia e tutela di un bene comune che è il principio che lega tra di loro tutti gli Enti che insistono in quella zona. Abbiamo voluto anche tracciare delle ferme linee di comportamento con azioni che vanno a tutelare l' ambiente nel quale è incastonata la spiaggia pubblica e ciò proprio per ribadire e abituare i cittadini all' uso di un Bene Comune che va tutelato attraverso azioni attente e consapevoli di tutti. E' compito delle Istituzioni costruire percorsi di buone pratiche affinché i cittadini sentano il territorio come proprio ed affinché l' uso della "Cosa Pubblica" possa far avvicinare alla bellezza, rispettandola, indistintamente tutti i cittadini e che davvero tutti ne possano godere in maniera assolutamente gratuita. Si è sempre detto che "la bellezza salverà il mondo", ne siamo certi!" Sul sito del MANN è possibile aderire all' appello ([clicca qui](#))

Assembramenti agli imbarchi del Molo Beverello: ogni compagnia avrà il suo gate

Mai più immagini come quelle degli scorsi giorni al Molo Beverello . E' questo che il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Tirreno centrale, Pietro Spirito , ha spiegato agli armatori delle compagnie che gestiscono le vie del mare. Tutti riuniti, come spiega un articolo del 'Mattino', a un tavolo per trovare una soluzione che eviti un rischio sanitario a causa degli assembramenti agli imbarchi per le isole. "Abbiamo cercato - spiega il presidente dell' Adsp - di concretizzare tutti i suggerimenti e le proposte degli armatori. Da domani (oggi, ndr) cominceremo a lavorare per regolamentare meglio le fasi di imbarco e sbarco. Cominciamo con il dire - sottolinea Spirito - che non ci sarà più un solo gate ma ogni compagnia avrà una propria uscita verso l' imbarco in modo da facilitare i flussi ed evitare la coda unica per mezzi diretti in destinazioni diverse". ad E infatti era proprio il gate unico che faceva da imbuto negli orari di punta: 8,30 e 14,30 quando ci sono partenze più o meno simultanee verso Capri e Ischia. "Sulle banchine - aggiunge Spirito - ci sarà il nostro personale e anche incaricati delle compagnie che guideranno i viaggiatori verso i gate di uscita. Rafforzeremo anche la segnaletica e i punti di attesa con ombrelloni per evitare di dover aspettare sotto il sole il momento dell' imbarco". Soddisfatti della svolta operativa anche i rappresentanti delle varie compagnie di navigazione. Tutti hanno sottolineato di aver ricevuto la massima disponibilità nel cercare di migliorare le cose. Ovviamente in attesa del test definitivo, ormai alle porte nel weekend.



«Ci sono pochi controlli» Così i traffici illeciti fanno rotta sul porto

Petronilla Carillo

«Una sistematica omissione di controlli ed una allarmante contiguità tra funzionari doganali e operatori commerciali»: è tutta qui, nelle parole usate lo scorso maggio dal gip Maria Zambrano nell'ordinare gli arresti richiesti dal pm Elena Guarino, la risposta al perché il porto di Salerno è da sempre crocevia dei traffici illeciti. Rotte di merce illegale (e non solo droga) portate alla luce dall'inchiesta Tortuga seguita dagli uomini del Gruppo Salerno della guardia di finanza agli ordini del colonnello Sebastiano Barbato. Insomma, la gestione «amichevole» per anni fatta alle Dogane, con la conseguente mancanza di controlli, sarebbero le caratteristiche che spingono gli operatori del mercato illegale a scegliere Salerno rispetto ad altri scali. Anche a Napoli. Un valore che si aggiunge alla mole di traffico commerciale abbastanza elevata: 215.934 container in ingresso in dodici mesi del 2019, 197.293 in uscita. IL COMMERCIO Il commercio illegale, secondo quanto rilevato dai finanziari del Gruppo Salerno, avviene sia per quanto riguarda l'export Ce sia per l'import seguendo rotte ben definite, non soltanto europee. Il capoluogo, difatti, ha rapporti commerciali anche con il nord Africa, l'Africa orientale, la Turchia, i paesi arabi, la Cina. Le coperture di merci sono invece le più svariate, anche se, quella utilizzata per importare le anfetamine dalla Siria (l'operazione del Gico di Napoli dell'altro giorno), è senza ombra di dubbio la più innovativa: cilindri di carta industriale e ingranaggi di motori per aerei. In passato si è usato di tutto: dalla chincaglieria etnica alla frutta, dalle vettovaglie alle intercedine dei mobili. L'operazione Tortuga ha però consentito di chiudere il cerchio anche su quelle che sono le esportazioni illegali: dai pannelli solari rubati, alle auto con il numero di telaio modificato; quindi tabacco per i narghilè e rifiuti di ogni genere, dai copertoni delle auto alla componentistica elettronica, persino alle centraline dell'energia elettrica che vengono dismesse. Ci sono poi i prodotti contraffatti. Il sequestro più particolare è avvenuto lo scorso anno quando, sempre i finanziari salernitani, recuperarono oltre 22 tonnellate di alimenti per cani, a bordo di un camion proveniente dalla Spagna, per un valore di 33mila euro, sulle cui confezioni era apposta in più punti la dicitura «alta qualità - prodotto in Italia», riportata anche all'interno di un logo che riproduceva i colori della bandiera italiana, al chiaro fine di trarre in inganno gli acquirenti. L'INCHIESTA NAPOLETANA Abbottonatissimi gli inquirenti di Napoli che hanno rintracciato il carico di anfetamine. Secondo sequestro in poche settimane, il che fa supporre che possano esserci altri carichi in giacenza al porto. I finanziari del Gico non escludono al momento che la società svizzera presunta destinataria del carico, realmente esistente, sia stata utilizzata come copertura a sua insaputa. Una ipotesi che prenderebbe sempre più piede anche se ci sono ancora indagini in corso. I PRECEDENTI Prima dell'operazione Tortuga, che ha portato alla luce uno scenario di collusione particolare, fu il 2007 l'anno nero nella storia dei traffici illegali al porto di Salerno. Fu quello l'anno in cui furono ritrovati in un container 250 chili di cocaina in arrivo dal sud America. E da allora lo scalo commerciale è diventato di «interesse» anche per il ministero dell'Interno che ha chiesto e ottenuto una intensificazione dei controlli per quanto riguarda la merce in ingresso ma anche quella in uscita. E così è venuto fuori che la droga non è l'unico affare. Di recente è tornato in piedi il traffico di sigarette di contrabbando mentre non si sarebbe mai fermato quello dei rifiuti speciali non pericolosi, ancora oggi il vero business: diversi i carichi destinati a Burkina Faso o ad alcuni





Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Paesi del nord Africa, controllati e bloccati al porto. Molti di questi rifiuti, spesso pneumatici che avrebbero mercato nell' Africa del nord nell' ambito dello smaltimento illecito. Di recente, anche componenti elettroniche in disuso dia noi ma recuperate in Paesi africani. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Serve una rete di intelligence unificata tra le forze dell'ordine e le aziende»

Diletta Turco

Un necessario potenziamento delle attività di «intelligence» interne al **porto**, soprattutto sulle rotte che toccano «aree a rischio», anche attraverso l'integrazione dei «sistemi informatici dei terminal contenitori con i sistemi informatici della Guardia di Finanza». È Agostino Gallozzi, presidente dell'omonimo gruppo industriale che, da decenni, si occupa di trasporto e logistica delle merci a lanciare la proposta di rete di controllo unificata tra forze dell'ordine e aziende portuali. La proposta arriva all'indomani del maxi sequestro effettuato dalle Fiamme Gialle al **porto** di **Salerno** di 84 milioni di pasticche di droga. **Presidente, Salerno è diventata teatro di affari internazionali poco chiari. Cosa ne pensa?** «Partiamo da un presupposto e cioè che la lotta contro il traffico di stupefacenti deve essere sempre dura e senza quartiere. Desidero esprimere un forte plauso e un sentito ringraziamento. C'è sempre una forte pressione su tutti i punti di frontiera per il transito di merci illegali. Nel **porto** di **Salerno** i traffici illeciti vengono scoperti grazie ad un rapporto totalmente trasparente ed in piena sintonia e collaborazione con la Guardia di Finanza, la Capitaneria di **Porto**, la Polizia di Stato, i Carabinieri e tutte le forze dell'ordine.

È questa la vera forza della nostra comunità». **E nel caso di mercoledì, invece?** Ci sono numeri pesanti, un retroscena preoccupante. «Il caso specifico riguarda containers che non sono transitati per le nostre strutture, ma è molto importante sottolineare come sia necessario rafforzare, per quanto possibile, le azioni di monitoraggio e prevenzione rispetto ai traffici che si snodano a **Salerno**. Poiché non si può ispezionare fisicamente tutta la merce in transito, è fondamentale incrementare le attività di intelligence ed intervenire in modo specifico sui carichi provenienti dalle aree a rischio, come - credo - sia avvenuto in questo caso specifico». **E come si può fare concretamente?** «Dal punto di vista operativo ritengo interessante immaginare una piena integrazione tra i sistemi informatici dei terminal contenitori con i sistemi informatici della Guardia di Finanza, integrazione alla quale noi saremmo ben motivati a lavorare. Siamo convinti che occorra un ulteriore e maggiore controllo della nostra infrastruttura portuale. Penso, per esempio, al sistema tecnologicamente avanzato di vigilanza e security portuale che non mi pare mai veramente partito». L'episodio di cronaca arriva, poi, in un momento già delicato per il **porto** di **Salerno**, che, sebbene stia reggendo, comunque ha dovuto lasciare un po' il passo per il periodo lockdown con un calo contenuto dei traffici. «Calo dei traffici? A dire il vero mi sorprende che ci si sorprenda. Con tutto quello che è accaduto nel mondo a causa della terribile pandemia ed il completo lock down per mesi interi è stato inevitabile il blocco delle economie globali. Se pensiamo che si è determinata la chiusura di migliaia di imprese industriali ed una riduzione a due cifre del Pil italiano e mondiale, ci rendiamo conto che siamo andati incontro alla più vasta crisi che potessimo mai immaginare. Eppure



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

il settore cargo del porto di Salerno ha retto molto bene. Cito due dati sostanziali che riguardano Salerno Container Terminal Spa: un più 15% nel mese di maggio 2020 rispetto a maggio 2019; e un più 10% se confrontiamo il periodo gennaio-maggio 2020 con gennaio-maggio 2019. Sono dati in controtendenza anche rispetto all' andamento complessivo del porto di Salerno, ma stanno a significare la validità del lavoro fin qui svolto e la strategicità del nostro scalo rispetto alla movimentazione internazionale delle merci». **Insomma, le cifre fanno capire che si può dire che il peggio è alle spalle? Che 2020 continuerà?** E con quale obiettivo? «Abbiamo proceduto all' attuazione del nostro piano di investimenti di lungo periodo, di cui oltre 20 milioni già realizzati nel corso dell' ultimo anno. Abbiamo sottoscritto con la tedesca Liebherr il contratto per la fornitura di un' ulteriore mega-gru per containers, con un valore pari a circa sei milioni di euro, capace di lavorare navi da 15.000 teus, in consegna nel prossimo mese di settembre. Abbiamo puntato fortemente - sempre con il gruppo tedesco Liebherr - sull' innovazione tecnologica per la realizzazione di un terminal contenitori totalmente ad emissioni zero, con la completa abolizione di motori a combustione interna e la progettazione di nuove macchine. Sempre in questi giorni si è proceduto all' assunzione di un gruppo di giovani e alla pianificazione di un percorso che possa favorire una maggiore presenza femminile nel lavoro portuale: segnali di ottimismo e fiducia per il futuro». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Il personaggio: Vasco De CetCagliari

Un comandante "proletario" nel regno dorato di Portisco

La storia«Il nostro successo? Il passaggio da portuali ingentiliti a veri albergatori»Un distretto della nautica nel porto canale con negozi e maxi yacht

Via al secondo lotto del distretto della nautica al porto canale di Cagliari. Potrà ospitare cantieri e attività commerciali anche per accogliere e riparare i maxi yacht .Sulla Gazzetta Ufficiale, l' **AdSP** del Mare di Sardegna ha pubblicato il bando di gara. Si tratta di lavori che renderanno funzionale la già completata parte a terra e daranno vita e piena operatività alla cittadella della nautica. Il distretto, di circa 23 ettari, sorgerà entro i prossimi due anni e ospiterà insediamenti industriali, artigianali e commerciali del settore cantieristico, con particolare riferimento al «refitting» dei megayacht. Sono sei i principali interventi a mare previsti nella gara d' appalto, tutti previsti dal Piano Regolatore Portuale del 2010, già sottoposti a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e autorizzati. A partire dall' ampliamento dell' attuale linea di costa di 50 metri e la realizzazione di una banchina di riva di 120 metri di lunghezza. Sembra il personaggio di un romanzo di Conrad o Melville. Lo sguardo e lo stile sono indiscutibilmente da lupo di mare, con tanto di berretto navy d' ordinanza, peacot blu da baleniera e sigaro toscano incollato tra le labbra. Farebbe la sua figura al timone di un

veliero, eppure Vasco De Cet alla plancia di comando di una nave da tempo preferisce la scrivania da direttore-manager della nautica, a Marina di Portisco, la sua seconda casa e anche l' ultimo porto-gioiello rimasto nel carnet di Invitalia dopo la liquidazione di Italia Navigando e la cessione di tutti gli altri porti turistici gestiti dalle società controllate dal ministero dell' Economia. Vasco De Cet, lui sì, è un capitano vero. Classe 1965, romano d' origine ma sardo d' elezione, da comandante si è formato all' Accademia navale della Marina militare, poi il gran salto come manager della nautica da diporto. A Portisco arriva nel 2005 per far decollare un approdo allora secondario nel panorama del diportismo in Gallura e in Sardegna. Invece, nei primi cinque anni di gestione De Cet il porto turistico alle porte di Olbia letteralmente decolla con bilanci sempre in attivo e presenze lievitate grazie alla politica del charter e delle barche ormeggiate dodici mesi all' anno. Un' impresa turistica che in Gallura si riteneva impossibile. Da buon marinaio in cerca di nuove avventure e terre da scoprire, De Cet però nel 2010 saluta Portisco e se va. Non lontano. Nel porto-arsenale della Maddalena orfano inconsolabile del G8. Il comandante cede alle lusinghe di Emma Marcegaglia, allora numero uno di Confindustria. La sua corazzata, Mita Resort, spera che il direttore-manager possa ripetere il successo ottenuto a Portisco anche alla Maddalena dove l' approdo nuovo di zecca ricavato nell' area dell' ex arsenale a maggio doveva ospitare le regate della prestigiosa Louis Vuitton cup. Una vetrina turistico-sportiva importante, ma anche una scommessa professionale impegnativa inserita in un progetto, quello dell' ex arsenale targato Mita Resort, mai andato in porto, come il tempo impietosamente dimostrerà. Nel 2013 Vasco De Cet ritorna indietro sui suoi passi: Addio La Maddalena, a Portisco mamma Invitalia lo aspetta a braccia aperte per rilanciare il porto turistico dopo un anno, a dir poco, di transizione. «Più che di rilancio, parlerei di sviluppo nel contesto nautico che ha preso forma in questi anni», ha sempre detto De Cet con eleganza. È l' uomo giusto al momento giusto. Nel suo curriculum ci sono titoli, abilità manageriale e tanto mestiere, forgiato prima nelle scuole della Marina militare e levigato poi con 70mila ore di navigazione,

SHARDANAUTICA
Da due generazioni... Professionisti del mare

- SCUOLA NAUTICA
- AGENZIA NAUTICA
- PERIZIE E CONSULENZE NAUTICHE
- VISITE PER RILASCO/ RINNOVO E CONVALIDA CERTIFICATO
- YACHT BROKER

SASSARI - Via LDB/SS 92magli
OLBIA - Via XXV Maggio, 3/5
CAGLIARI - Via Madonna S. S. / Cala Saccali

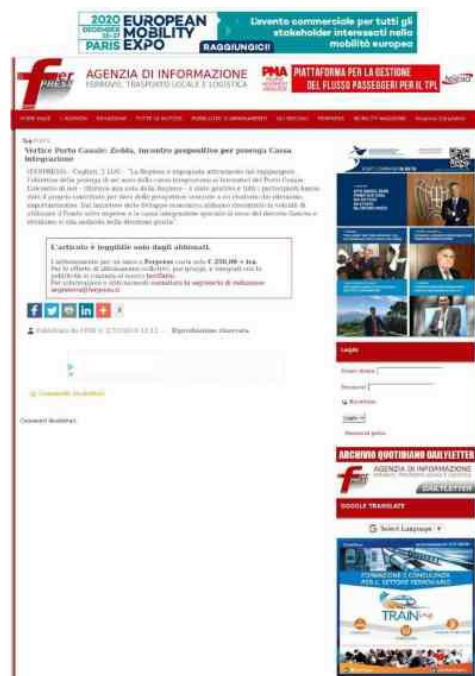
La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

in Atlantico, spesso ai Caraibi. Mago dei posti barca e abile stratega del diportismo nautico, avvia nuove politiche tariffarie (barche come alberghi e prezzi alla stregua delle compagnie aeree low cost) che ripropongono Portisco come modello di riferimento. «La chiave del successo - dice con convinzione - è stata la mutazione culturale che ci siamo imposti. Abbiamo smesso di considerarci portuali ingentiliti dall' utenza diportistica, per assumere l' identità di albergatori. Operatori dell' accoglienza turistico-nautica». A parte il mare, il pianeta De Cet è profondamente legato alla Sardegna, alla sua storia politica e sociale, al movimento dei lavoratori nato tra le miniere del Sulcis Iglesiente. Nel suo profilo Facebook campeggia "Il quarto stato" di Pelizza da Volpedo, un segno. Il cuore batte a sinistra, da buon nipote di Nadia e Velio Spano. Lei è stata una delle donne protagoniste della stagione che va dalla Resistenza all' Assemblea costituente, deputata in Parlamento nei banchi del Pci. Il marito, sardo di Teulada, è stato storico dirigente comunista, antifascista, senatore e lui pure membro dell' Assemblea costituente. Un pezzo importante della storia d' Italia che si affaccia sul mare della Gallura.

Vertice Porto Canale: Zedda, incontro propositivo per proroga Cassa integrazione - Ferpress

(FERPRESS) Cagliari, 2 LUG La Regione è impegnata attivamente nel raggiungere l'obiettivo della proroga di sei mesi della cassa integrazione ai lavoratori del Porto Canale. L'incontro di ieri riferisce una nota della Regione è stato positivo e tutti i partecipanti hanno dato il proprio contributo per dare delle prospettive concrete a un risultato che riteniamo importantissimo. Dal ministero dello Sviluppo economico abbiamo riscontrato la volontà di utilizzare il Fondo salva imprese e la cassa integrazione speciale ai sensi del decreto Genova e riteniamo si stia andando nella direzione giusta. Lo dichiara l'assessore regionale del Lavoro, Alessandra Zedda, che questa mattina, in videoconferenza, ha partecipato a un incontro per discutere il futuro dei 200 lavoratori del Porto Canale e nello specifico dei nodi che riguardano la proroga della cassa Integrazione e il rilancio dello scalo. Presenti al tavolo virtuale, Alessandra Todde, sottosegretaria del ministero dello Sviluppo economico, i dirigenti del ministero del Lavoro, i rappresentanti del ministro per il Sud, le sigle sindacali, l'Autorità di Sistema e i rappresentanti della Cagliari International Container Terminal, società del gruppo Contship ed ex-concessionaria del Porto Canale. La proroga degli ammortizzatori di fatto cristallizza le procedure di licenziamento, pur mantenendone l'efficacia. Le soluzioni proposte precisa la vicepresidente della Giunta Solinas e l'ipotesi di allungare i tempi di liquidazione dovranno trovare la disponibilità della società terminalista, che si è riservata la possibilità di decidere con i propri azionisti. In questa fase, in attesa che si chiudano le procedure delle manifestazioni di interesse per l'individuazione di una nuova gestione, garantire la tutela dei lavoratori è di rilevanza strategica. Nei piani della Regione resta prioritario il rilancio dell'attività legata al traffico dei container. Nel corso dell'incontro si è ribadita la necessità di accelerare sulla zes e l'esigenza di rimuovere i vincoli che insistono sul Porto Canale. Continueremo a lavorare nella direzione segnata, con responsabilità e spirito costruttivo, nella massima collaborazione fra le istituzioni. Crediamo fermamente nelle potenzialità dello scalo che per la Sardegna significano opportunità di sviluppo e lavoro irrinunciabili, conclude l'assessore Zedda.



Informazioni Marittime

Cagliari

Porto Canale di Cagliari, Regione punta alla proroga della cassa integrazione

In pericolo il futuro di duecento lavoratori. Sostegno dal ministero dello Sviluppo Economico

Prorogare di sei mesi la cassa integrazione ai lavoratori del Porto Canale di Cagliari. È questo l'obiettivo della Regione Sardegna, che con il suo assessore al Lavoro, Alessandra Zedda, ha partecipato mercoledì ad un incontro in videoconferenza con rappresentanti del governo, **Autorità portuale** e terminalisti per discutere del futuro dei 200 lavoratori del Porto Canale e dei nodi che riguardano la proroga della cassa integrazione e il rilancio dello scalo **portuale**. "L' incontro - ha dichiarato Zedda - è stato positivo e tutti i partecipanti hanno dato il proprio contributo per dare delle prospettive concrete a un risultato che riteniamo importantissimo. Dal ministero dello Sviluppo Economico abbiamo riscontrato la volontà di utilizzare il Fondo salva imprese e la cassa integrazione speciale ai sensi del Decreto Genova e riteniamo si stia andando nella direzione giusta".



Porti: Tarlazzi (Uilt), rizzaggio e derizzaggio sono operazioni portuali. Basta profitti a danno dei lavoratori

(FERPRESS) - Roma, 2 LUG - "Gli armatori bocciano l' emendamento sull' autoproduzione perchè vorrebbero un sistema portuale basato sullo sfruttamento dei lavoratori marittimi". A dichiararlo il Segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, che sottolinea: "Anche il regolamento europeo ora considera il rizzaggio/derizzaggio delle merci a bordo delle navi una operazione portuale e non più nautica, a differenza di qualche Autorità di Sistema Portuale che persevera in una interpretazione sbagliata. "È ora che anche nei porti dove viene praticata l' autoproduzione, spesso non osservando neppure le condizioni di legge, sia chiaro chi fa cosa e cessi subito lo sfruttamento dei lavoratori marittimi, che si devono sobbarcare il lavoro durante la navigazione e poi quello di sbarco/imbarco. "Infine - prosegue il Segretario della Uiltrasporti - è bene che anche le istituzioni tengano conto del fatto che l' ipotesi di estendere l' autoproduzione squilibra gli organici dei porti, tagliando occasioni di lavoro per i lavoratori portuali, aumentando il ricorso alla cassa integrazione pagata dallo Stato. "Lo sciopero del prossimo 24 luglio - conclude Tarlazzi - ha tra i suoi obiettivi quello di stoppare qualsiasi tentativo di continuare a pescare nel torbido facendo profitti a danno delle tutele e delle regole del lavoro marittimo-portuale, e su questo non faremo passi indietro".



Il Nautilus

Focus

Porti, autoproduzione, Tarlazzi (Uiltrasporti): rizzaggio e derizzaggio sono operazioni portuali. Basta profitti a danno dei lavoratori

Roma - 'Gil armatori bocciano l' emendamento sull' autoproduzione perchè vorrebbero un sistema portuale basato sullo sfruttamento dei lavoratori marittimi'. A dichiararlo il Segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, che sottolinea: 'Anche il regolamento europeo ora considera il rizzaggio/derizzaggio delle merci a bordo delle navi una operazione portuale e non più nautica, a differenza di qualche Autorità di Sistema Portuale che persevera in una interpretazione sbagliata. 'È ora che anche nei porti dove viene praticata l' autoproduzione, spesso non osservando neppure le condizioni di legge, sia chiaro chi fa cosa e cessi subito lo sfruttamento dei lavoratori marittimi, che si devono sobbarcare il lavoro durante la navigazione e poi quello di sbarco/imbarco. 'Infine - prosegue il Segretario della Uiltrasporti - è bene che anche le istituzioni tengano conto del fatto che l' ipotesi di estendere l' autoproduzione squilibra gli organici dei porti, tagliando occasioni di lavoro per i lavoratori portuali, aumentando il ricorso alla cassa integrazione pagata dallo Stato. 'Lo sciopero del prossimo 24 luglio - conclude Tarlazzi - ha tra i suoi obiettivi quello di stoppare qualsiasi tentativo di continuare a pescare nel torbido facendo profitti a danno delle tutele e delle regole del lavoro marittimo-portuale, e su questo non faremo passi indietro'.



Assarmatori, l' attuale regolamentazione dell' attività di autoproduzione nei porti va bene così com' è

L' associazione invita ad un confronto in sede ministeriale su come garantire un' applicazione rigorosa e uniforme delle norme esistenti Per Assarmatori non esiste una contrapposizione tra marittimi e portuali sulla questione dell' autoproduzione, ovvero sulle operazioni di rizzaggio e derizzaggio delle merci nei porti e, secondo l' associazione armatoriale italiana, l' ipotesi di emendamento al Decreto Rilancio in materia di trasporto marittimo renderebbe «ulteriormente e inutilmente complicato, oltre che molto più oneroso, il ricorso all' autoproduzione delle operazioni portuali da parte delle compagnie di navigazione». Assarmatori ha precisato che «l' introduzione di nuovi requisiti e ulteriori meccanismi per l' autoproduzione, quali sono quelli previsti dalle proposte emendative presentate o abbozzate, comporterebbe non solo significativi passi indietro per la tutela del diritto all' autoproduzione, ma anche un danno per l' efficienza e la competitività del sistema portuale, e un freno allo sviluppo dei traffici marittimi». «Non si può - ha sottolineato l' associazione - tornare di un colpo alla situazione di 25 anni fa». «È invece evidente - ha rilevato Assarmatori - che il nostro Paese e in particolare il settore dello shipping hanno un' urgentissima necessità di migliorare il livello di efficienza e di competitività del sistema, anche grazie a meccanismi di semplificazione amministrativa e burocratica, oltre che di riduzione dei costi. A maggior ragione in un momento di estrema necessità per un settore che sta reagendo alla crisi in atto con le sole proprie forze. Va sottolineato, a riguardo - ha specificato l' associazione - che le norme relative all' autoproduzione dei servizi portuali sono già sufficientemente chiare e rispondenti ai necessari standard di sicurezza in materia. L' attuale assetto normativo, peraltro, prevede già un regime che tutela le imprese portuali, mettendole in grado di operare in un regime autorizzatorio di garanzia. Nell' ambito di tale regime, il diritto all' autoproduzione dei servizi da parte dell' utenza, in questo caso le compagnie, è un principio generale del nostro ordinamento e rappresenta un contrappeso necessario, un punto di equilibrio essenziale per consentire agli armatori di perseguire, nel totale rispetto delle norme sicurezza, condizioni di efficienza operativa nei casi in cui le imprese portuali presenti non fossero nella possibilità di offrire un servizio adeguato alle condizioni economiche». Assarmatori ha espresso la convinzione che «l' interesse comune del sistema portuale e marittimo sia quello di crescere» e l' associazione ha evidenziato la propria disponibilità «a discutere, attraverso un confronto serio e costruttivo con tutte le parti interessate, in sede ministeriale, di come garantire un' applicazione rigorosa e uniforme delle norme esistenti, finalizzate a tutelare nel miglior modo possibile la salute e la sicurezza delle persone che lavorano nei porti e sulle navi».



Assarmatori, l'attuale regolamentazione dell'attività di autoproduzione nei porti va bene così com' è

L'associazione invita ad un confronto in sede ministeriale su come garantire un'applicazione rigorosa e uniforme delle norme esistenti

Per Assarmatori non esiste una contrapposizione tra marittimi e portuali sulla questione dell'autoproduzione, ovvero sulle operazioni di rizzaggio e derizzaggio delle merci nei porti e, secondo l'associazione armatoriale italiana, l'ipotesi di emendamento al Decreto Rilancio in materia di trasporto marittimo renderebbe ulteriormente e inutilmente complicato, oltre che molto più oneroso, il ricorso all'autoproduzione delle operazioni portuali da parte delle compagnie di navigazione.

Assarmatori ha precisato che «l'introduzione di nuovi requisiti e ulteriori meccanismi per l'autoproduzione, quali sono quelli previsti dalle proposte emendative presentate o abbozzate, comporterebbe non solo significativi passi indietro per la tutela del diritto all'autoproduzione, ma anche un danno per l'efficienza e la competitività del sistema portuale, e un freno allo sviluppo dei traffici marittimi». «Non si può», ha sottolineato l'associazione, «tornare di un colpo alla situazione di 25 anni fa».

«È invece evidente», ha rilevato Assarmatori, «che il nostro Paese e in particolare il settore dello shipping hanno un'urgentissima necessità di migliorare il livello di efficienza e di competitività del sistema, anche grazie a meccanismi di semplificazione amministrativa e burocratica, oltre che di riduzione dei costi. A maggior ragione in un momento di estrema necessità per un settore che sta reagendo alla crisi in atto con le sole proprie forze. Va sottolineato, a riguardo», ha specificato l'associazione, «che le norme relative all'autoproduzione dei servizi portuali sono già sufficientemente chiare e rispondenti ai necessari standard di sicurezza in materia. L'attuale assetto normativo, peraltro, prevede già un regime che tutela le imprese portuali, mettendole in grado di operare in un regime autorizzatorio di garanzia. Nell'ambito di tale regime, il diritto all'autoproduzione dei servizi da parte dell'utenza, in questo caso le compagnie, è un principio generale del nostro ordinamento e rappresenta un contrappeso necessario, un punto di equilibrio essenziale per consentire agli armatori di perseguire, nel totale rispetto delle norme sicurezza, condizioni di efficienza operativa nei casi in cui le imprese portuali presenti non fossero nella possibilità di offrire un servizio adeguato alle condizioni economiche».

Assarmatori ha espresso la convinzione che «l'interesse comune del sistema portuale e marittimo sia quello di crescere» e l'associazione ha evidenziato la propria disponibilità «a discutere, attraverso un confronto serio e costruttivo con tutte le parti interessate, in sede ministeriale, di come garantire un'applicazione rigorosa e uniforme delle norme esistenti, finalizzate a tutelare nel miglior modo possibile la salute e la sicurezza delle persone che lavorano nei porti e sulle navi».

Autoproduzione: Uiltrasporti difende lavoratori

Tarlazzi: rizzaggio/derizzaggio a bordo nave è una operazione portuale

Redazione

ROMA - Gli armatori bocciano l'emendamento sull'autoproduzione perchè vorrebbero un sistema portuale basato sullo sfruttamento dei lavoratori marittimi. A dichiararlo il segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, che sottolinea: Anche il regolamento europeo ora considera il rizzaggio/derizzaggio delle merci a bordo delle navi una operazione portuale e non più nautica, a differenza di qualche Autorità di Sistema portuale che persevera in una interpretazione sbagliata. Secondo il segretario della Uiltrasporti È ora che anche nei porti dove viene praticata l'autoproduzione, spesso non osservando neppure le condizioni di legge, sia chiaro chi fa cosa e cessi subito lo sfruttamento dei lavoratori marittimi, che si devono sobbarcare il lavoro durante la navigazione e poi quello di sbarco/imbarco. Infine è bene che anche le istituzioni tengano conto del fatto che l'ipotesi di estendere l'autoproduzione squilibra gli organici dei porti, tagliando occasioni di lavoro per i lavoratori portuali, aumentando il ricorso alla cassa integrazione pagata dallo Stato. Lo sciopero del prossimo 24 Luglio conclude Tarlazzi ha tra i suoi obiettivi quello di stoppare qualsiasi tentativo di continuare a pescare nel torbido facendo profitti a danno delle tutele e delle regole del lavoro marittimo-portuale, e su questo non faremo passi indietro.



Diritto all' autoproduzione nelle operazioni portuali

GAM EDITORI

2 luglio 2020 - "ALIS esprime preoccupazione nei confronti degli emendamenti al disegno di legge di conversione del Decreto Rilancio in materia di trasporto marittimo, che di fatto modificano l' articolo 16 della Legge 84/94 introducendo specifiche autorizzazioni per l' esercizio delle operazioni portuali, da effettuarsi all' arrivo o alla partenza delle navi". Lo dichiara il Direttore Generale di ALIS Marcello Di Caterina in riferimento agli emendamenti presentati nell' iter di conversione in legge del cd. DL Rilancio, con specifico riferimento a quello riguardante l' inserimento di un articolo 199-bis rubricato "Norme in materia di operazioni portuali". "Siamo contrari all' approvazione di queste modifiche in quanto riteniamo che non tutelino il diritto all' autoproduzione, garantito agli operatori economici dall' articolo 9 della legislazione antitrust, la legge n. 287/1990, e quindi anche agli armatori nel settore marittimo - prosegue il Direttore Generale di ALIS - ma, anzi, rappresentino un vero passo indietro per l' intera portualità italiana". "L' introduzione dei nuovi requisiti contenuti nel testo dell' emendamento per il rilascio di specifiche autorizzazioni volte all' esercizio delle operazioni portuali prevede in primis che si possa procedere con l' autoproduzione solo nel caso in cui nel medesimo porto non siano disponibili società autorizzate ai sensi degli articoli 16 e 17. Inoltre, le autorizzazioni oggi di durata fino a quattro anni andrebbero fornite ad ogni toccata e sarebbero da richiedere entro 10 giorni rispetto alla data di presunto arrivo nave. Infine, il canone oggi commisurato ai volumi di traffico diventerebbe molto più oneroso in quanto commisurato al numero di scali, raggiungendo il valore di 1.500 a scalo per le navi oltre i 100 metri. Appare evidente che i nuovi requisiti rappresenterebbero dei veri e propri ostacoli all' istituto dell' autoproduzione, soprattutto per le navi impegnate nelle Autostrade del Mare con frequenze elevate. Tutto questo - aggiunge Di Caterina - comporterebbe una profonda lesione della competitività del settore marittimo nonché l' aumento dei costi per le compagnie armatoriali, dal momento che si ritroverebbero a non poter più disporre del proprio personale e, di conseguenza, si creerebbero abusi di posizione dominante".



Assarmatori: "Il diritto all' autoproduzione è un principio generale del nostro ordinamento"

Roma - "Non si può tornare di un colpo alla situazione di 25 anni fa". È la posizione di Assarmatori, che manifesta tutta la sua perplessità riguardo a un' ipotesi di emendamento al Decreto Rilancio in materia di trasporto marittimo che, modificando l' articolo 16 della Legge 84/94, " rende ulteriormente e inutilmente complicato - oltre che molto più oneroso - il ricorso all' autoproduzione delle operazioni portuali da parte delle compagnie di navigazione ". "L' introduzione di nuovi requisiti e ulteriori meccanismi per l' autoproduzione, quali sono quelli previsti dalle proposte emendative presentate o abbozzate, comporterebbe non solo significativi passi indietro per la tutela del diritto all' autoproduzione, ma anche un danno per l' efficienza e la competitività del sistema portuale, e un freno allo sviluppo dei traffici marittimi. È invece evidente che il nostro Paese e in particolare il settore dello shipping hanno un' urgentissima necessità di migliorare il livello di efficienza e di competitività del sistema, anche grazie a meccanismi di semplificazione amministrativa e burocratica, oltre che di riduzione dei costi. A maggior ragione in un momento di estrema necessità per un settore che sta reagendo alla crisi in atto con le sole proprie forze. Va sottolineato, a riguardo, che le norme relative all' autoproduzione dei servizi portuali sono già sufficientemente chiare e rispondenti ai necessari standard di sicurezza in materia. L' attuale assetto normativo, peraltro, prevede già un regime che tutela le imprese portuali, mettendole in grado di operare in un regime autorizzatorio di garanzia". "Nell' ambito di tale regime - denuncia Assarmatori - il diritto all' autoproduzione dei servizi da parte dell' utenza, in questo caso le compagnie, è un principio generale del nostro ordinamento e rappresenta un contrappeso necessario, un punto di equilibrio essenziale per consentire agli armatori di perseguire, nel totale rispetto delle norme sicurezza, condizioni di efficienza operativa nei casi in cui le imprese portuali presenti non fossero nella possibilità di offrire un servizio adeguato alle condizioni economiche. Assarmatori è convinta che l' interesse comune del sistema portuale e marittimo sia quello di crescere ed è pronta a discutere, attraverso un confronto serio e costruttivo con tutte le parti interessate - in sede ministeriale - di come garantire un' applicazione rigorosa e uniforme delle norme esistenti, finalizzate a tutelare nel miglior modo possibile la salute e la sicurezza delle persone che lavorano nei porti e sulle navi".



Shipping Italy

Focus

Ecco le regole imposte dall' Europa alle crociere per ripartire

L' Unione Europea attraverso il programma EU Healthy Gateways ha pubblicato le linee guida per la ripartenza delle crociere durante l' emergenza covid-19. Tra le misure si invitano le compagnie delle crociere a monitorare costantemente la situazione della diffusione della pandemia e le misure di restrizione nei diversi Paesi, prima di intraprendere un viaggio. Ogni nave da []

L' Unione Europea attraverso il programma EU Healthy Gateways ha pubblicato le linee guida per la ripartenza delle crociere durante l' emergenza covid-19. Tra le misure si invitano le compagnie delle crociere a monitorare costantemente la situazione della diffusione della pandemia e le misure di restrizione nei diversi Paesi, prima di intraprendere un viaggio. Ogni nave da crociera dovrebbe avere a bordo un piano scritto per gestire eventuali casi di covid-19, accordarsi con i porti perché siano predisposti servizi di ambulanza e pronto intervento per passeggeri che ne abbiano necessità, assicurarsi con i porti che sia possibile organizzare rimpatri e cambi di personale della nave. Inoltre, le navi prima di intraprendere il proprio viaggio devono organizzare un piano per garantire alloggi per pazienti in quarantena nei porti che incontreranno lungo il tragitto, avere disponibilità di test a bordo e formare adeguatamente il personale per l' emergenza. Le compagnie devono ridurre personale e passeggeri per assicurare il distanziamento fisico per evitare il contagio e devono obbligatoriamente comunicare qualsiasi caso di Covid-19 a bordo. Infine, EU Healthy Gateways supporterà le autorità nazionali per ispezioni a bordo delle navi con lo scopo di verificare che tutte le misure per la salute pubblica siano rispettate. Clia, l' associazione internazionale dell' industria crocieristica, ha accolto con soddisfazione la pubblicazione del vademecum. "Si tratta di un importante passo verso la ripartenza delle crociere in Europa. Per Clia la priorità assoluta è la salute e la sicurezza dei passeggeri e degli equipaggi - dice Tom Boardley, Segretario generale di Clia Europe - e queste linee guida forniscono un' utile strumento alle compagnie di crociera che si preparano a riprendere le operazioni". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

