



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 04 luglio 2020**



Prime Pagine

04/07/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 04/07/2020	9
04/07/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 04/07/2020	10
04/07/2020	Il Foglio Prima pagina del 04/07/2020	11
04/07/2020	Il Giornale Prima pagina del 04/07/2020	12
04/07/2020	Il Giorno Prima pagina del 04/07/2020	13
04/07/2020	Il Manifesto Prima pagina del 04/07/2020	14
04/07/2020	Il Mattino Prima pagina del 04/07/2020	15
04/07/2020	Il Messaggero Prima pagina del 04/07/2020	16
04/07/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 04/07/2020	17
04/07/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 04/07/2020	18
04/07/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 04/07/2020	19
04/07/2020	Il Tempo Prima pagina del 04/07/2020	20
04/07/2020	Italia Oggi Prima pagina del 04/07/2020	21
04/07/2020	La Nazione Prima pagina del 04/07/2020	22
04/07/2020	La Repubblica Prima pagina del 04/07/2020	23
04/07/2020	La Stampa Prima pagina del 04/07/2020	24
04/07/2020	Milano Finanza Prima pagina del 04/07/2020	25

Primo Piano

04/07/2020	La Gazzetta Marittima Assoporti su D' Agostino: ora gli scali più sereni? La Gazzetta Marittima	26
------------	---	----

Trieste

04/07/2020	Il Piccolo Pagina 11 Cosco scappa da Genova e punta sul porto di Trieste	28
------------	--	----

Venezia

04/07/2020	Corriere del Veneto Pagina 10		31
<hr/>			
04/07/2020	Il Gazzettino Pagina 33	ALBERTO FRANCESCONI	32
<hr/>			
04/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17		34
<hr/>			
04/07/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1		35
<hr/>			
04/07/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 14		36
<hr/>			
04/07/2020	Il Gazzettino Pagina 30	RAFFAELLA VITTADELLO	37
<hr/>			
04/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 14		38
<hr/>			
04/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 14		39
<hr/>			
04/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15		41
<hr/>			

Savona, Vado

04/07/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 26		43
<hr/>			

Genova, Voltri

04/07/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 7		45
<hr/>			
04/07/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 7		47
<hr/>			
04/07/2020	Il Fatto Quotidiano Pagina 12	Andrea Moizo	49
<hr/>			
04/07/2020	Il Giornale Pagina 13	Lodovica Bulian	50
<hr/>			
04/07/2020	Il Resto del Carlino Pagina 6		51
<hr/>			
04/07/2020	Il Secolo XIX Pagina 4-5		53
<hr/>			
04/07/2020	Il Secolo XIX Pagina 5		55
<hr/>			
04/07/2020	La Repubblica Pagina 11	DI ALESSANDRO CASSINIS	57
<hr/>			
04/07/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2		59
<hr/>			

04/07/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 32	ALESSANDRA PIERACCI	61
Autostrade intasate da cantieri e code da oggi scatta l' esenzione su 150 chilometri			
04/07/2020	Libero Pagina 10		62
A Genova c' è troppo traffico Perfino i cinesi scappano via			
03/07/2020	Ansa		64
Cantieri autostrade: terminalisti, valutiamo class action			
03/07/2020	Ansa		65
Cantieri autostrade: porto Genova, moderatamente ottimisti			
03/07/2020	AskaneWS		66
Autostrade, Regione Liguria presenta esposto a Procura contro Mit			
03/07/2020	Genova24		67
Autostrade, il colosso dello shipping Cosco ai clienti: "Caos mai visto, non usate il porto di Genova"			
03/07/2020	Huffington Post		68
Genova in lockdown di mare e di terra			
03/07/2020	Ship Mag	PROF. MAURIZIO MARESCA	70
"Autostrade liguri: gallerie insicure, disattesa direttiva Ue del 2004" / L' analisi			
03/07/2020	Shipping Italy		72
Caos autostrade: Msc potenzia i treni container dai porti di Genova e Spezia			
04/07/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1		73
Genova sotto stress, Cosco valuta sospensione toccate			
04/07/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 14		74
Genova sotto stress			
04/07/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 32		75
Cosco: "Caos mai visto non venite a Genova"			
03/07/2020	Affari Italiani		76
Genova, i cinesi lasciano il porto. Gli spedizionieri Cosco: "Caos mai visto"			
03/07/2020	Ansa		77
Porti: cinese Cosco scappa da Genova con paralisi autostrade			
03/07/2020	Ansa		78
Cosco lascia Genova: Spedizionieri, allarme massimo			
03/07/2020	Ship Mag		79
Caos in autostrada, COSCO valuta di sospendere i servizi su Genova			
03/07/2020	Ship Mag		80
La risposta di MSC a COSCO: dai porti di Genova e Spezia più servizi intermodali con pluripartenze settimanali per i principali hub del Nord			
03/07/2020	Transportonline		81
Porti: cinese Cosco scappa da Genova con paralisi autostrade			
04/07/2020	Il Secolo XIX Pagina 21		82
Terminal Costa Crociere a Genova, c'è il primo via libera			
04/07/2020	Il Secolo XIX Pagina 29		83
'La Torre Piloti era a rischio: la Capitaneria doveva agire'			
03/07/2020	Il Nautilus		85
AdSP MTS: Blue Economy e crocierismo nel post Covid			
03/07/2020	Messaggero Marittimo	VeZio Benetti	86
Al Blue Economy si è parlato di turismo			

La Spezia

04/07/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 37		88
«Lsct si muova oppure si riveda la concessione»			
04/07/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 24		89
Arrivano 78 milioni, la Pontremolese si farà			

04/07/2020 **La Gazzetta Marittima** 90
'Miglio blu' ciclabile a La Spezia | La Gazzetta Marittima

Ravenna

03/07/2020 **ravennawebtv.it** 91
Il progetto Loop-Ports vince il premio World Ports Sustainability Awards 2020

Marina di Carrara

04/07/2020 **La Nazione (ed. Massa Carrara)** Pagina 37 92
Inaugurato il parcheggio 'Grendi' per i camion e le auto dei residenti

04/07/2020 **Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)** Pagina 13 93
Grendi, inaugurato a Massa il parcheggio In ballo ci sono ancora maxi investimenti

04/07/2020 **Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)** Pagina 13 94
Area per i tir e 24 posti auto «Così riqualifichiamo la zona»

04/07/2020 **Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)** Pagina 19 95
«Zona logistica semplificata, la Regione ora ci dia una mano»

Livorno

04/07/2020 **Il Tirreno** Pagina 25 96
Il puzzo di gas che ha invaso la città veniva da una nave cisterna in porto

04/07/2020 **La Nazione** Pagina 18 97
Moby Prince, altre prove contro la petroliera

04/07/2020 **La Nazione** Pagina 18 98
Non si faccia colare a picco la verità

03/07/2020 **Il Nautilus** 99
Studenti americani in visita a Livorno

03/07/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 100
Studenti americani in visita a Livorno

04/07/2020 **Il Tirreno** Pagina 41 101
Oggi e domani si ride in Fortezza con lo spettacolo di Paci e Kagliostro

Piombino, Isola d' Elba

03/07/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 102
Disarmo di Costa Victoria a Piombino

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/07/2020 **Corriere Adriatico** Pagina 13 103
«L'abbonamento è ok?» Le telefonate cifrate dei funzionari indagati

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

03/07/2020 **Il Faro Online** *COMUNICATO STAMPA* 105
Al Porto di Civitavecchia arriva il servizio informazioni turistiche della Regione Lazio

03/07/2020	Il Nautilus		106
Porto di Civitavecchia, arriva il servizio informazioni turistiche della Regione Lazio			
03/07/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	107
Informazione turistica nel porto di Civitavecchia			
03/07/2020	Shipping Italy		108
Più porti e nuove bettoline fra le ambizioni della neonata JV Maritime Bunker			

Napoli

04/07/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 1	109
Pandemia, porti, nuove abitudini Napoli fa bilancio			
04/07/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 14	110
Napoli fa bilancio			
03/07/2020	Il Dispari	REDAZIONE WEB	111
Anche Spirito si prende gioco di noi. Sindaci sotto zero			
03/07/2020	Il Dispari	REDAZIONE WEB	112
Gate 'aperti'. Vince il buon senso sugli assembramenti a Beverello Vertice ok tra Spirito e Armatori. E i sindaci? Assenti!			
03/07/2020	Anteprima 24		114
Sea Sun, la Festa del Mare: 'I porti al tempo del Covid'			

Salerno

04/07/2020	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 21	Diletta Turco 115
Droga dell' Isis al porto «Un patto per scacciare queste forze del male»			
04/07/2020	Italia Oggi	Pagina 13	DORIAN GRAY 117
Chi c' è dietro la droga dell' Isis			
04/07/2020	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 21	119
Investimenti per 194 milioni tra Porta Ovest e le banchine			
04/07/2020	La Città di Salerno	Pagina 10	121
Cantieri aperti al porto, 200 milioni di lavori			

Taranto

04/07/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)	Pagina 40	122
«A Servola tornano a respirare vogliamo la normalità anche qui»			

Manfredonia

03/07/2020	Sea Reporter		123
Telecamere nel porto di Manfredonia, scattano sanzioni dalla Guardia Costiera per accessi e soste non autorizzate			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

04/07/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 19	124
Su porto e aeroporto il Pd traccia la rotta per il rilancio della città			
04/07/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 26	125
Raccordo ferroviario a Rfi Sì in Commissione Bilancio			

04/07/2020	La Gazzetta Marittima	126
Gioia Tauro, ottimo bilancio e prossimo gateway su ferro		

Palermo, Termini Imerese

03/07/2020	Blog Sicilia	128
Inaugura "Molo Sant' Erasmo", Palermo scommette sul "water front"		
03/07/2020	Palermo Today	129
Molo Sant' Erasmo, apre la trattoria di mare contemporanea di Saverio Borgia		

Focus

03/07/2020	Ansa	130
Costa prolunga stop crociere fino 15/8		
03/07/2020	Corriere Marittimo	131
Costa, stop crociere fino al 15 agosto 2020		
03/07/2020	Informare	132
Costa estende ulteriormente la sospensione delle crociere sino al 15 agosto		
03/07/2020	Shipping Italy	133
Costa posticipa ancora (a metà agosto) la ripartenza delle sue crociere		
03/07/2020	Corriere Marittimo	134
Autoproduzione, Assarmatori su emendamenti DL Rilancio, "sarebbe tornare indietro"		
03/07/2020	FerPress	135
Assarmatori: su autoproduzione non esiste una contrapposizione tra marittimi e portuali ma servono modelli operativi di efficienza		
03/07/2020	FerPress	136
DI Rilancio: Confitarma è per un dialogo costruttivo sul tema dell' autoproduzione		
03/07/2020	Il Nautilus	137
AUTOPRODUZIONE: CONFITARMA È PER UN DIALOGO COSTRUTTIVO		
03/07/2020	Informare	138
Confitarma, si al confronto sull' autoproduzione nei porti, ma non modifichiamo le norme con emendamenti		
03/07/2020	Informazioni Marittime	139
Autoproduzione, anche Confitarma contro gli emendamenti al DI Rilancio		
04/07/2020	La Gazzetta Marittima	140
Autoproduzione nel rispetto delle norme La Gazzetta Marittima		
03/07/2020	Messaggero Marittimo	142
Confitarma per un dialogo su autoproduzione		<i>Redazione</i>
03/07/2020	Primo Magazine	143
Autoproduzione: Confitarma è per un dialogo costruttivo		<i>GAM EDITORI</i>
03/07/2020	Sea Reporter	144
Autoproduzione: Confitarma è per un dialogo costruttivo		
03/07/2020	Ship Mag	145
Gli armatori italiani di nuovo uniti contro le modifiche al regime dell' autoproduzione		
03/07/2020	Ship Mag	146
Autoproduzione, ecco a quali condizioni sarà autorizzata / L' emendamento		
03/07/2020	The Medi Telegraph	147
Autoproduzione, Confitarma: "Si al dialogo, ma non accettiamo forzature"		
03/07/2020	Informatore Navale	148
Iniziativa "Heroes at Sea Shoutout" lanciata dall' ICS - 8 luglio: navi suonate le vostre sirene		
03/07/2020	Informazioni Marittime	149
Marittimi, Ics: "Suonino ancora le sirene per i 400 mila precari"		

03/07/2020	Sea Reporter	151
Navi suonate le vostre sirene, Confitarma aderisce all' iniziativa Heroes at Sea Shoutout		
03/07/2020	Informazioni Marittime	152
Decreto Rilancio su autoproduzione, Assarmatori: "Un passo indietro di 25 anni"		
03/07/2020	Port News	153
Prende corpo il DI Semplificazioni		
03/07/2020	Sea Reporter	154
Pubblichiamo la lettera inviata dal presidente dell' Unione Piloti, CLC Vincenzo Bellomo, al neopresidente di Fedepiloti Luigi Mennella		
03/07/2020	Ship Mag	156
Pd e Italia Viva in pressing sul governo: "Ripristiniamo il passaggio in Commissione dei nuovi presidenti delle Authority"		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it

EuPhidra
DERMOCOSMESI ITALIANA



Nel weekend
Piano: «La città del futuro si chiamerà Europa»
di **Stefano Bucchi**
nel settimanale **la Lettura** in edicola

Il quadro
Il Pissarro rubato dai nazisti a Vichy ritorna agli eredi
di **Stefano Montefiori**
a pagina 19

colorPRO XD
LA PRIMA COLORAZIONE CAPELLI CON ACIDO IALURONICO NEL COLORE
Trattato da colorazione EuPhidra

L'indipendenza

GIUSTIZIA E INSIDIE POLITICHE

di **Ernesto Galli della Loggia**

Per l'ennesima volta — questa volta a causa delle recenti, controverse rivelazioni sulla sentenza che a suo tempo condannò Silvio Berlusconi per frode fiscale — determinandone l'espulsione dal Parlamento — per l'ennesima volta, dicevo, è in discussione l'indipendenza dei magistrati. Naturalmente quando si parla d'indipendenza si parla essenzialmente d'indipendenza dalla politica, dai veri e propri condizionamenti diretti o dalle suggestioni che la politica, in modo particolare l'esecutivo, può esercitare per influenzare le pronunce dei magistrati. E si sa che proprio a difesa di tale indipendenza la Costituzione ha posto due argini invalicabili: da un lato l'impossibilità per la politica di determinare la carriera dei magistrati (che infatti dipende per intero dal Consiglio superiore della magistratura), e dall'altro l'obbligatorietà dell'azione penale per il pubblico ministero, che quindi, a differenza di quanto avveniva un tempo, per questo aspetto decisivo dell'amministrazione della giustizia non ha alcun rapporto di dipendenza dal ministro, cioè dalla sfera politica. Della piena efficacia di tali argini i magistrati si sono sempre detti soddisfatti giudicandoli sufficienti — Insieme alle cospicue retribuzioni di cui godono: le più alte della Pubblica amministrazione — a garantire la loro indipendenza.

continua a pagina 32

Rischio più elevato anche in Emilia-Romagna e Lazio. Zangrillo: il virus circola, ma è più debole

Contagi in Veneto, ira di Zaia

Nuovo focolaio a Vicenza. Il governatore: colpa di un untore, serve il carcere

IL VICE SEGRETARIO DEL PD ORLANDO
«Forza Italia? Si dialoghi»

di **Monica Guerzoni**

Il vicesegretario pd Andrea Orlando al Corriere: «Il dialogo con Forza Italia va coltivato con cura».

a pagina 11

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

E Giorgetti finisce in tribuna

Dice di sé: «Mi sono messo in tribuna». Ma la decisione di Giancarlo Giorgetti non è conflittuale con Matteo Salvini.

continua alle pagine 10 e 11



Torna l'allarme virus in Veneto. L'indice di contagio Rt è salito: in una settimana si è passati da 0,43 a 1,63. Nuovo focolaio a Vicenza. In 3 province 5 positivi accertati e 89 persone in isolamento. La catena è stata innescata dai due viaggi nei Balcani di un manager. L'ira del governatore del Veneto Luca Zaia che lunedì annuncerà un'ordinanza regionale per inasprire le sanzioni contro chi viola l'isolamento domiciliare ma anche per chi rifiuta il ricovero pur sollecitato dai medici. I rischi crescono anche in Emilia-Romagna e Lazio. «Il virus circola ancora, ma in modo meno aggressivo» dice il professor Alberto Zangrillo.

da pagina 2 a pagina 9

COMMISSIONE UE, IL VICE

Dombrovskis: questo Mes non ha condizioni L'Italia lo prenda



di **Federico Fubini**

Valdis Dombrovskis, il vicepresidente della Commissione europea che coordina la risposta alla recessione da Covid, dice al Corriere che questo Mes non ha condizioni, quindi l'Italia farebbe bene a usufruirne, anche perché «le regole europee di bilancio dopo la recessione torneranno».

a pagina 12

Sardegna L'eterna primula rossa evita una condanna a 30 anni



Graziano Mesina da giovane, quando era considerato il più famoso esponente del banditismo sardo. È nato a Orgosolo il 4 aprile del 1942

L'ultima fuga a 78 anni del bandito Mesina

di **Alberto Pinna**

Nella tarda serata di giovedì il verdetto della Cassazione: Graziano Mesina, 78 anni, deve tornare in carcere per scontare la condanna a 30 anni. Ma quando nella notte i carabinieri si sono presentati alla sua abitazione, l'ex primula rossa del Supramonte era irripetibile.

a pagina 21

Rimpasto Via Philippe, c'è Castex

Nuovo premier, la crisi francese durata solo 3 ore

di **Stefano Montefiori**

In Francia ha un nuovo premier. Jean Castex ha sostituito Edouard Philippe, che tornerà a fare il sindaco a Le Havre. Per il presidente Emmanuel Macron il nuovo governo «sarà di lotta. Servono nuovi volti e nuovi talenti». Il presidente aveva da tempo annunciato una nuova fase politica in vista della corsa per l'Eliseo del 2022.

a pagina 17

IDEE & SOCIETÀ

In difesa dei moderati

di **Beppe Severgnini**

Negli Stati Uniti, che oggi festeggiano il 244° compleanno, le persone ragionevoli sono in difficoltà. Gli intolleranti hanno capito come zittire: spaventandole.

continua a pagina 32

EuPhidra colorPRO XD
LA PRIMA TINTURA PERMANENTE CON GOCCE DI ACIDO IALURONICO NEL COLORE
Formula eXtra Delicata

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Ancora tu

La prima volta in cui Graziano Mesina venne arrestato a Orgosolo per un fucile rubato era il 1956. I Beatles, per dire, non esistevano ancora, i sovietici si accingevano a occupare l'Ungheria e uno sconosciuto Tomasi di Lampedusa stava finendo di scrivere «Il Gattopardo». La prima volta in cui evase da una caserma dei carabinieri correva l'anno 1960, quello delle Olimpiadi di Roma e di John Kennedy alla Casa Bianca. E la prima volta in cui lessi un articolo di Montanelli che ne tessava un po' provocatoriamente le lodi, dovevo avere appena finito il liceo. Così, quando ieri ho saputo che Mesina era di nuovo uccel di bosco, per un attimo ho sperato che si trattasse di un nipote o di un omonimo. Invece era proprio lui, Graziano Mesina detto Gratzia-

neddu, di anni 78. Il dubbio fascino e la sicura dannazione del nostro Paese è questo eterno ripetersi del sempre-uguale. Un Supergiorno della Marmotta dove c'è sempre un governo che sta per cadere, un magistrato sotto accusa, una situazione economica sull'orlo del collasso e un pensionato di lungo corso che compie gesti per i quali non ha più l'età. Ammettiamolo: prima che a quelle dello Stato, un settantottenne alla macchina è una sfida alle leggi della natura. Neanche nel banditismo sardo siamo riusciti a garantire un ricambio. L'ultimo che hanno arrestato ieri, tra l'altro per sbaglio, è un ex compare di Mesina e ha 77 anni. Sarebbe ora di lasciare un po' di spazio ai giovani, almeno lì.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dall'autore di *Caos calmo* **200.000 copie**
SANDRO VERONESI
IL COLIBRÌ
Vincitore
LXXIV PREMIO STREGA
La nave di Tesco





La fase 2 di **Macron**: liquida il primo ministro **Edouard Philippe** e ingaggia il tecnico **Jean Castex** che non gli fa ombra. Ormai è chiaro: ha finito le **idee**



CRASTAN
1870
100% ORZO
ITALIANO

Sabato 4 luglio 2020 - Anno 12 - n° 183
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,00 con il libro "Mare Rotondo"
Spedizione in abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

"TURBATIVA D'ASTA" Dopo la denuncia di Report e Fatto Fontana e i camici: la Procura si muove, la Regione insabbia

SPARACIARI A PAG. 15



ALLARME IN VENETO Rientrato dalla Bosnia con il virus Basta un "untore" per infettarne cento Zaia: "Tso ai furbi"

PIETROBELLI A PAG. 15



Merdaset

» Marco Travaglio

1996. Stefania Ariosto rivela a Ilda Boccassini che B. e gli avvocati Previti e Pacifico compravano giudici e sentenze. *Giornale e Panorama* accusano la Boccassini di aver offerto 500 milioni a un pentito per incastrare l'ex pm e deputata FI Tiziana Parenti in un traffico di droga: tutto falso. Allora Renato Farina, sul *Giornale di Feltri*, scrive che la Boccassini ha arrestato ingiustamente una somala, Sharifa, sottraendole il marito e due bambini ("Quella Procura che rapisce i bambini"): balle anche quelle.

1998. *L'Avanti!* pubblica un falso dossier sulla Ariosto agente dei servizi segreti. E i media berlusconiani la accusano di essere prezzolata dalla Finanza: altra maxi-balla, con le solite condanne per diffamazione. Altra merda nel ventilatore la spara il gruppo Mediaset (ma pure la Rai) contro Boccassini e Gherardo Colombo: i due pm avrebbero manipolato con lo Sco l'intercettazione dei giudici romani Renato Squillante e Francesco Misiani al bar Mandara (tutto falso, appurerà il gup di Perugia); e nascosto prove dell'innocenza di B. e Previti nel fascicolo segreto 9520/95, negato illegalmente ai difensori (tutte balle, stabilirà il gup di Brescia).

2001. Mentre il governo B. è impegnato ad abolire le rogatorie che incastrano il premier Previti e a opporsi al mandato di arresto europeo, *Panorama e Giornale* pubblicano uno scoop di Lino Jannuzzi ("Il gioco dei quattro congiurati") che racconta nei dettagli un incontro segreto in un hotel di Lugano fra la Boccassini e i colleghi Carlos Castresana, Carla Del Ponte ed Elena Paciotti per architettare l'arresto del presidente del Consiglio. Poi i congiurati dimostrano che quei giorni si trovavano in quattro città diverse e piuttosto lontane: Boccassini a Milano, Castresana a Madrid, Paciotti a Bruxelles, Del Ponte in Tanzania. Jannuzzi, anziché andare a nascondersi, giura di avere "le prove". Il Cda di *Panorama* chiede lumi al direttore Carlo Rossella. Che difende Jannuzzi perché, vertice o non vertice, "il problema esiste". Sarà condannato per diffamazione. Jannuzzi si farà eleggere al Senato e nominare al Consiglio d'Europa, con doppia immunità.

2003. La Cassazione sta per decidere sulla richiesta di B. di traslocare i processi a Brescia per "legittimo sospetto". La triade Tg1-Studio Aperto-Giornale spara un nuovo scoop. In una bacheca della IV sezione del Tribunale di Milano, quella del processo Mondadori, i giudici avrebbero affisso foto di Previti sotto una frase di Platone contro i tiranni: la prova del nove che tutti i giudici milanesi sono prevenuti. Ma è una bufala. Le foto, ritagliate dai giornali, non sono nell'ufficio dei giudici, ma dietro una colonna della stanza di una cancelliera.

SEGLIE A PAGINA 24

ESCLUSIVO LE TRASCRIZIONI INTEGRALI DEI SUOI COLLOQUI CON FRANCO E FERRI

B. al giudice: "Voglio la grazia Deve parlarne a Napolitano"

CHI RIAPRE E CHI NO
Scuole nella Ue: all'Italia nessuno può dare lezioni

A PAG. 8 - 9

PARLA BOCCIA (PD)
"Se il M5S aiuta Emiliano, basta carbone all'Ilva"



MARRA A PAG. 5

OCCASIONI MANCATE
Reddito: i lavori utili avviati solo da 100 Comuni

DI FAZIO A PAG. 14

LEADER DI DEMOSISTO
Chang denuncia "I cinesi vogliono arrestarci tutti"

PROVENZANI A PAG. 17



RENZUSCONI BIS
PERCHÉ I NASTRI DI 7 ANNI FA ESCONO ORA? IL CAIMANO E RENZI, ORMAI IN DISARMO, SOGNANO UN GOVERNO INSIEME. CON L'AIUTO DELL'IMPUTATO ROMEO

BARRACETTO, IURILLO, PACELLI, ROSELLI E RODANO A PAG. 2 - 3 - 4

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Retrosceca? Meglio lo strip a pag. 5
- **Luttazzi** Nuovi palinsesti tv a pag. 10
- **D'Agostino** B. senatore a vita: perché no a pag. 11
- **Sabelli Fioretti** Perché sì a pag. 4

» **CORROTTI** Richieste alimentari
A Piglio la mazzetta km0 (con abbacchio)

» **Antonello Caporale**

Due spicchi d'aglio, qualche foglia di salvia, poi rosmarino, due bicchieri di vino bianco (ma secco), sale, pepe, farina e sua maestà l'agnello. Anche un abbacchio serviva per intortare i carabinieri, deviare il corso dell'appalto e agevolare la libera impresa nell'esercizio delle sue disfunzioni.

SEGLIE A PAG. 12

» **MESINA** Una vita di evasioni
Grazianeddu fugge per la decima volta

» **Graziano Mesina, con Gabriella Banda e Gabriele Moroni**

Il piano era questo. Un detenuto doveva aprire la porta della cella usando dei ganci. Poi si sarebbe entrati nell'aula utilizzando una copia della chiave. Praticando un'apertura saremmo sbucati nell'ufficio del maresciallo. La porta. La strada. La libertà. Settembre '62.

A PAG. 18

La cattiveria

Roma: scomparso a 16 anni mentre va a scuola, ritrovato vivo a 24. Quindi siavolta il Vaticano non c'entra

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

CHE C'È DI BELLO

Il film sulla terra, le gang di Londra e le piazze vuote

A PAG. 20 - 23



Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel 02 808090.1

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 503/99 Conv. L. 48/2000 Art. 1, c. 1, 1° comma



ANNO XXV NUMERO 158 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASIA SABATO 4 E DOMENICA 5 LUGLIO 2020 - € 2,50

No, i voltgababba non puzzano più. La Lega e il M5s: il grande show degli anti casta che ora difendono la libertà dei parlamentari

Lo hanno maltrattato, struttinato, denigrato, mazzariato e persino cacciato. Lo hanno descritto come se fosse il simbolo stesso di una stagione politica da superare. Lo hanno trasformato nell'immagine per farla di una vecchia casta da archiviare. E lo hanno preso in mano, chiamandolo con disprezzo "trasformismo dei renduti", tanto da tenerlo, con caparbia eleganza quanto ai tempi del governo populista. C'è stato un tempo, forse lo ricorderete, in cui i partiti esistevano, quando ancora non mandavano a quel paese il popolo come fatto magificamente dire da Demio Tassinari, non perdevano occasione per promuovere rovinosamente ai propri elettori grandi battaglie (o per combattere la farnesiniana Repubblica dei voltgababba, (b) per introdurre il famoso cinque di mandato per i nostri parlamentari) e (c) per eliminare ogni forma di "trasformismo renduto". In quel tempo, nel corso della campagna elettorale del 2018, lo sostenne ferocemente Matteo Salvini e anche Giorgio Meloni e, ahimè, anche Silvio Berlusconi e il suo stesso fortissimo

mentore anche il M5s (che arrivò persino a far firmare ai suoi candidati in Parlamento delle penali da pagare in caso di transumanza). E nel corso della più fortunata esperienza giallorossa, la Lega e il M5s decisero persino di inscrivere il "cinque di mandato" nel contratto di governo (pagina 23). "Dovere introdurre forme di cinque di mandato per i parlamentari, per contrastare il sempre crescente fenomeno del trasformismo". Due anni dopo il quadro è notevolmente e spaziosamente cambiato e per ragioni diverse ma sinistramente l'una con l'altra sia il M5s sia la Lega hanno capito che le proprie ambizioni di governo dipendono in buona parte proprio dall'assenza di un cinque di mandato per i parlamentari della Repubblica. La Lega, ormai specializzata più in insazio che in spallate, sogna, come ribadì nei suoi giorni durante la manifestazione convocata a Roma, di tornare al voto a settembre, affidando in un tempo la Lega avrebbe definito una vergognosa transumanza. La transumanza in questione è quella legata al cambio di casacca dei parlamentari del M5s

e al momento sembra essere questo l'unico progetto strategico coltivato dal senatore Salvini: accoppiare il numero più alto possibile di senatori del M5s e provare a segare le gambe al tavolo della maggioranza maggioritaria. Al momento, i senatori grillini "voltgababba" passati alla Lega sono quattro (Igor Grasso, Stefano Lucidi, Francesco Ippolito e Alessandro Riccardi) e non c'è giorno in cui un qualche dirigente leghista non alluda al fatto che la campagna acquisti sia appena cominciata. In modo speranzoso - e il tema qui si introduce con una questione politica giusta - anche il M5s ha capito che la sua permanenza al governo è collegata alla possibilità che in Parlamento si mantenga una qualche altra forma di "transumanza". E in questo caso la transumanza accettata senza problemi da parte degli esponenti grillini è quella che parte dal partito del detestato Caimano (ops) in direzione del partito dell'ottusissimo Renzi (ops). In Senato, poi, i numeri sono balenati ma il M5s, finora, ha accettato senza colpo ferire di accogliere un meccanismo finora virtuoso: non barbotare opportunista il partito di Renzi (Italia viva) riesce a stringere i balloni della maggioranza conquistando un qualche parlamentare di Forza Italia (da FI e le sono arrivati due senatori, Vincenzo Carbone e Donatella Conzatti al Senato, e due deputati, Francesco Sanna e Daniele Pininfarina), gli coordinatori regionali in Veneto di FI, Grillo, due giorni fa. Ha fatto sapere di non essere entusiasta (enfimismo) del rapporto diretto creato dal presidente del Consiglio con alcuni pezzi da novanta del mondo del Cav. (in primis Gianni Letta). Ma anche più intransigenti tra grillini sanno che una delle soluzioni del Fondo solo a pezzi potrebbe essere quello di affidarsi ai parlamentari di Forza Italia per far passare in Parlamento un sì al M5s che molti grillini potrebbero non essere disposti ad accettare. Difficile sapere se andrà davvero così. Più facile però riconoscere quello che è: il più grande nemico del M5s, finora, è stato il partito di Renzi. E se il segretario gli antecede che difendeva la libertà dei parlamentari a un show per cui vale la pena pagare il prezzo del biglietto.

I voli pindarici dell'Agem Perché il Garante antitrust si occupa (male) di fisco Ue e non di concorrenza?

Possibile che Roberto Ruscichelli si scaglia contro la politica fiscale degli stati europei, ma senza avere alcuna competenza?

Mali italiani, colpe europee

Accura una volta, il presidente dell'Antitrust (Agem), Roberto Ruscichelli, ha approvato un parere sulla tassazione efficace nel chiedere i temi della concorrenza e dedicarsi alla fiscalità europea. La commissione Politiche europee della Camera l'ha approvato sul programma della Commissione europea per il 2020 e sulla Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Ue. Il senso del suo intervento è stato una frase: "L'attuale quadro normativo dell'Ue determina una disparità di condizioni finanziarie nei confronti dei nostri cittadini tra stati membri e operatori, in quanto, da un lato, favorisce il dumping fiscale e contribuisce tra paesi, e dall'altro, è inadeguato a garantire una tassazione efficace nel quadro dell'economia digitale". Concetti, quasi, già espressi in occasione del suo debutto alla presentazione della Relazione annuale 2019. Nel merito, la nota di Ruscichelli è fragorosa non perché le asimetrie tra i sistemi tributari non siano una faccenda complicata, ma perché - tra voli pindarici e salti nel buio - il garante si avventura su un terreno che chiameremo non il suo. Per esempio si dice che le "pratiche fiscali aggressive" di Irlanda, Olanda e Lussemburgo "danneggiano l'economia degli altri stati membri": "Ne è prova la circostanza che nell'ultimo quinquennio il pil italiano è cresciuto solo del 5 per cento", contro il 60 per cento di Dublino, il 71 di Lussemburgo e il 12 di Amsterdam. Quali siano le determinanti della crescita è una questione che si può dibattere in economia: nessun economista si sognerebbe mai di ridurla alla mera tassazione sul reddito d'impresa. "Tali paradisi fiscali - insiste - non hanno mai avuto un ruolo nel nostro sviluppo economico, ma non avendo sul proprio territorio gli uffici industriali delle società che hanno ivi spostato la propria sede fiscale, dei costi degli autorizzatori sociali e dei costi del personale avrebbero, visto che gli "appalti" stanno altrove e le misure di sostegno alla disoccupazione vanno a beneficio dei lavoratori, non delle imprese. Ce n'è anche per la Polonia, colpevole di avere contribuito previdenzialmente al 18,4 per cento del costo del lavoro contro il 28,7 italiano (e pazienza se noi spendiamo per la previdenza il 16 per cento del pil, l'Varsavia meno dell'11). (Coppone segue a pagina tre)

Debolezze parallele

Conte, Zingaretti e il settembre fatale. I destini incrociati del leader Pd e del premier. Storie, alleanze e difficoltà

Roma. Simul stabunt simul cadent. E ancora adesso è la necessità e persino la debolezza a tenerli insieme, proprio come all'inizio di questa fragile alleanza fatta di governo, quando il segretario del Pd nemico voleva che il presidente del Consiglio sciolto a suo tempo da Salvini e Di Maio rimanesse lì dov'era, cioè a Palazzo Chigi, Bis-Conte, dunque il primo nella storia ad aver guidato senza soluzione di continuità un governo di destra e poi uno di sinistra. E infatti quasi un anno fa Nicola Zingaretti dovette accettare Giuseppe Conte, per debolezza, perché circondato dalle correnti del Pd che quel governo volevano farlo, così come Conte - che non aveva ancora nessuna autonomia - fu ricoverato anche lui proprio perché considerato debole, insomma neutro e liquido come un sapone. Così, come forse esiste qualcosa di immanente nelle schiume della politica, ecco che oggi a distanza di un anno la storia si ripete, ed ecco che gli eventi il rinnovamento l'ha sfornato. L'altro, loro malgrado, costretti a sorreggersi in una somma di debolezze che probabilmente non fa una forza. Dunque Zingaretti è debole e sospeso, perché teme una sconfitta elettorale a settembre che possa fare decollare le ambizioni dei suoi competitori interni, Stefano Bonaccini e Andrea Orlando. Allo stesso modo, Conte si appropria a Zingaretti per simbiosi di difficoltà, vuole infatti sapere l'insufficiente che gli manifesta una parte del Pd, spera di sopravvivere e di cavarsela sul voto del M5s che è già rinviato all'autunno. Ma, insomma nel segretario l'unico nemico, e insieme a lui concorre a caricare di speranze e di significati il prossimo settembre. La storia del destino di Zingaretti e Conte è una storia di vicende e di frazioni regionali, appunto, il governo e il partito, il futuro dell'uno e dell'altro. E allora simili stabunt simul cadent, Zingaretti e Conte. Ma che cosa è il segretario del Pd, il cospice del centrosinistra nella Seconda Repubblica. Ecco riemergere dal fondo reo della politica un'espressione ciclica del dibattito politico: il vecchio grido satirico, utilizzata con fissa pendolarità a proposito di D'Alema e di Prodi, Rutelli e Veltroni.

Allo stesso modo che si possa passare rapidamente dalla fase dello stabunt a quella del cadent è abbastanza comune, anche se non è certo per questo, insomma non è per cercare un conforto spirituale (o scaramantico) che Conte era in debito e fra i cospici a Palazzo Chigi. Il Parlamento è infatti una camera delle meraviglie, imprevedibile e crudele, al punto che non sono certo pasdaran inosservanti le mosse, le parole e i silenzi dei Cinque stelle che hanno fatto seguito all'appello di Conte. Il quale, raccogliendo l'invito di Zingaretti, aveva detto che la mancata alleanza tra Pd e M5s per le regionali "sarebbe una sconfitta per tutti e anche per me". E infatti, malgrado il riciccatissimo appoggio di Sergio Grillo, l'appello del presidente del Consiglio è precipitato come una biglia su un cuscinetto. Al punto che Vito Crimi, reggente del M5s, non precisamente un'autorità carismatica, potrebbe avere fatto il posto così: "Le alleanze le faranno dove sarà possibile". Non una salva di permache, ma quasi. A riprova del fatto che la difficoltà di Zingaretti si specca in quella di Conte. Ma che cosa è il segretario pentite che a chiedere l'aiuto di un premier che, malgrado i sondaggi gratificanti per il alto gradimento popolare, probabilmente non controlla quasi per niente quei partiti parlamentari dei cinque stelle che invece rimangono, per lo più, saldamente nelle mani non certo di Crimi ma del silenzio di Conte. Ma che cosa è il segretario del giovane ministero degli Esteri che intanto tutti dicono sta aspettando il settembre fatale del M5s coltivate ambizioni che mal si conciliano con la sopravvivenza di Conte. Così, mentre tutti intorno s'apparechiano trappole e trabocchetti, mentre l'alleanza alle regionali non sembra chiudersi e l'astensione di Zingaretti è un problema del destino, mentre il centrosinistra si prepara all'assalto con una manifestazione di piazza oggi a Roma, ecco che Zingaretti e Conte, avvicinati, l'uno appoggiato all'altro, dicono che "bisogna correre". Sì, mal. (Scolatore)

Contro i delatori della pandemia

La giustizia non può essere inessata dallo stordimento o dal senso di una perdita. La giustizia è di organi imparziali che devono sapere calcolare bene le circostanze di un'emergenza inaudita. Perché vendono il dolore sui medici è una mascalzonata

Il medico o l'infermiere che ha fatto il possibile per i cittadini coinvolti nella pandemia e lo ha fatto nella sorpresa dell'imprevisto, che non sempre accade.

di GIULIANO FERRARA

guati, finendo per diventare un eroe, quanto meno quello che non sfugge alle proprie responsabilità, che ci prova e rischia, ecco, quello stesso medico in certi casi, numerosi, ora si ritrova al centro di scapetti, litigi giudiziari, delegittimazioni professionali e deontologiche. Una bella lettera amara del giro di infermieri e medici dell'Ospedale San Matteo di Pavia, sezione del pronto soccorso, espone questa situazione con il tono deluso di chi si fa a rimproverare, senza non è di questo mondo, ma ci sono dei limiti.

Alla necessità di fare giustizia, eventualmente risarcire un torto commesso per dolo o negligenza, non è estraneo il mondo della sanità. Questo è appena ovvio, ma merita una giusta attenzione. La multa non è delle vittime, non può essere inessata dalla pandemia, dalla paura, dal senso di una perdita né dall'idea che si è intitolati a un'azione di salvezza salvezza nel campo della salute, la giustizia è di organi imparziali che devono sapere calcolare bene le circostanze di un'emergenza inaudita, perché vendono il dolore sui medici è una mascalzonata. La denuncia è encomiabile quando serve a riformare storture di sistema e a

castigare con un giusto processo comportamenti illeciti o di grave trascuratezza. Nessuno può scagionare la prima pietra e nessuno deve essere lapidato per questa e proprio la logica di certa delazione privata, vendicativa e collettiva, che si sviluppa sempre in un caos diffuso di risentimenti e motivazioni proprie.

La spia può essere crudele e pericolosa, agisce però nella media professionale e con un tratto umano e politico orientato a un interesse superiore di sicurezza di stati, nazioni e popoli. La ragione di stato ha le sue regole e i suoi limiti, non è un mago incandescente di sentimenti di rivalsa capace di travolgere l'oggettività dei fatti in nome della posizione soggettiva, del proprio dolore che chiede una sanzione e esige oltre ogni cosa di trovare comunque un colpevole. La caccia al colpevole, quando un virus sconosciuto ha generato una catena concettuale di rivalta, è un'operazione di sofferenza luttuosa, ha qualcosa di gregario. Che se sta in un oggetto, a stretto giro di posta dopo l'incensamento e la divinazione, quei cittadini e professionisti in camicie ai quali è stato chiesto di costruire un argine, di difendere la vita e la salute, a prezzo di notevoli sacrifici personali, in un'operazione di solidarietà attiva osservato da tutti nei mesi del picco, questa è una cosa totalmente fuori misura, non è un atto di giustizia, ma una tentata di ottenere un repulisti, di fare piazza pulita con metodi che non hanno niente a che vedere con il sereno accertamento di reati e negligenze. Insomma, una mascalzonata.

FOREVER ANGELA
La Merkel e noi di Paola Peduzzi nell'Indesult

Sveglia: l'alternativa al debito è possibile

Lo stato raccoglie soldi con uno strumento nuovo: la partecipazione azionaria

L'esplosione del debito pubblico come conseguenza del collasso delle economie determinate dal Covid-19 è un fenomeno mondiale e pare in prospettiva proprio un destino comune.

di PASQUALE LUCCO SCANDIZIO E GIOVANNI TRUZZI

biemi diffusi di sostenibilità e di rischio sistemico globale. La monetizzazione di una parte di questo debito, anche attraverso l'intervento del Fmi e delle banche centrali, potrebbe contribuire ad alleviare i rischi di instabilità, ma da sola non può essere una panacea. Il tema si pone in modo più acuto per i paesi dove il debito sovrano è già alto e quindi l'emissione di debito aggiuntivo pone il problema di limitarne il costo immediato sia in

termini di interessi sia di accoglienza da parte del mercato e di programmazione di un piano di rientro prospettico. In questo quadro è stata di recente riproposta l'idea di ricorrere a emissioni di titoli irredimibili per far fronte a programmi eccezionali di spesa in una situazione paragonata a quella di una guerra. Per alcuni (Soros, Tabellini e Giavazzi, e altri) dovrebbe essere l'Europa a emettere questi titoli per sostenere i programmi di spesa europei e di sostegno ai singoli paesi membri, per altri l'emissione di questi titoli dovrebbe servire a sostituire gli aiuti europei con un ricorso patriottico al risparmio nazionale (Monti, Bazzoli, Tremonti, Savona). (segue a pagina tre)

La Sirenetta è razzista perché è pesce? O perché è bianca?

Non ne usciremo migliori, è chiaro. Anzi il rischio di ritrovarci nel 2030 per un quarto periodo del XXI secolo e per tre quarti imbecilli si fa via via sempre più evidente. A Copengaghen hanno imbrattato la statua della Little Mermaid con la scritta "racist fish", pesce razzista. E forse è una delle trovate dadaiste più belle di sempre. Oppure siamo di fronte all'impraticabilità di qualsiasi ermenutica della semiografia. Pesce razzista perché, poi? Perché il

pesce è donna (solo a metà)? Perché la metà fanciulla schiarizzata di cosa, privandola di autonomia personalità? O magari perché la Sirenetta, schiavista di un Andersen del resto già preesistente per litigazione al suicidio, oggi sarebbe femminicida, è bianca? Di fronte a tale borgesiana labirinto di ipotesi che si biforcuto, gliela lasciamo. Il pesce o piega il ginocchio, chi lo sa? Resta che la deriva, ancora sopra, è inderogabile. Forse soltanto un Montanelli potrebbe dirmarla la questione, se solo la Little Mermaid, minorenne, fosse pure larva.

Doppio colpo

Sandro Veronesi fa il bis allo Strega e stavolta c'era pure una buona causa: sbarrare la strada alla letteratura di genere

Ma tu quanti premi Strega hai vinto? La domanda è legittima dall'altro ieri, quando Sandro Veronesi ha fatto il bis del Colibri (aveva già vinto nel 2006 con Cos c'è).

di MARIAMONA MANCUSO

mol. Il doppio colpo era già riuscito a Paolo Volponi, nel 1965 con *La macchina mondiale* e nel 1981 con *Le mosche del capitale*. Un po' più distanziati, se avanza di questo passo Veronesi potrebbe fare il bis con un altro. A furor di popolo e di lettori, si intende: quando tutti quelli che leggono il tuo romanzo ti dicono "dovresti proprio candidarti allo Strega", è difficile resistere. Lo scrittore di oggi è, per legge, un'artista sempre più lasching.

C'era, nell'edizione 2020, anche una giusta causa. Bisognava sbarrare la strada alla letteratura di genere nella persona e nella romanzi di Gianrico Carofiglio. *La misura del tempo* è un'avventura dell'autore Guido Guerrieri, poco conto per i nemici la piccola memoria, una donna che all'improvviso si rievoca in vita e chiede aiuto nel figlio in carcere (il resto, più o meno, lo potete immaginare - sappiate però che così è stato). Il romanzo è un'operazione di letteratura non a tutti i lettori piace che lo scrittore sia un passo avanti.

Che ancora si possa resistere credere all'89/2002. Così il caso Giuseppe Sinisi non è il caso Philip Dick - da una letteratura bassa di una letteratura alta non finisce di stupire. Ma siamo nel paese delle belle lettere, dove se racconti una storia e vendi un oggetto, a stretto giro di posta dopo l'incensamento e la divinazione, quei cittadini e professionisti in camicie ai quali è stato chiesto di costruire un argine, di difendere la vita e la salute, a prezzo di notevoli sacrifici personali, in un'operazione di solidarietà attiva osservato da tutti nei mesi del picco, questa è una cosa totalmente fuori misura, non è un atto di giustizia, ma una tentata di ottenere un repulisti, di fare piazza pulita con metodi che non hanno niente a che vedere con il sereno accertamento di reati e negligenze. Insomma, una mascalzonata.

Non scappare, Joe

Va bene dare del cretino a Trump, ma cosa farebbe Biden con Cina, Siria e il resto? Per ora si nasconde

Roma. In queste settimane tutti i giornali (incluso quello che abbiamo edito) si sono occupati di Joe Biden, farebbe al posto suo se dovesse sbrigliare le crisi dell'America e nel mondo. Per ora il democratico ha adottato una strategia furibonda di basso profilo, si è fatto girare in maschera, parlare poco così non imbarazza nessuno, ammirare le proiezioni che lo danno avanti di nove punti e anche più, lasciare che il presidente in carica nella sua inconferenza si dimetti da solo. E però Biden non spiega che piani ha, sebbene sia il favorito. Mancano quattro mesi soltanto alle elezioni. E' tempo di cominciare a pronunciarsi.

Perché Trump, con tutto il carico di brutture che si trascina dietro, ha fatto cose che durante il lungo mandato di Obama sembravano irrealizzabili. Ha aperto una serie di conti commerciali con la Cina e tutti gli esperti sono concordi che lo squilibrio fra i due paesi era ingiustamente a favore dei cinesi, era soltanto questione di tempo prima che il presidente si rendesse conto di non essere nessuno. (Insegni segue a pagina quattro)

Non andrà tutto bene

Sul fronte del lavoro, si fa finta che tutto tornerà a essere come prima. Non è così. La svolta che serve oltre la Cig

Roma. "Nessuno perderà il posto di lavoro", è stata la promessa del presidente del Consiglio Giuseppe Conte, del ministro dell'Economia Roberto Gualtieri e del ministro del Lavoro Nunzia Catalfo all'inizio dell'emergenza Covid. La traduzione in pratica di questa promessa non è stata un fatto le misure per fornire liquidità alle imprese e dall'altro il divieto di licenziamento e la cassa integrazione (Cig) generalizzata, due provvedimenti questi ultimi che la maggioranza vuole estendere fino alla fine dell'anno. Come hanno già scritto Andrea Garnero (il Foglio del 1 luglio) e Marco Pagnano (il Foglio del 3 luglio) la promessa di cassa integrazione e del divieto di licenziamento non solo non risolveranno i problemi economici e occupazionali, semplicemente il rinvieranno a caro prezzo le stime sono di circa 20 miliardi di euro, ma addirittura il triplo.

Il divieto di licenziamento purtroppo non implica che le persone trovano lavoro, ma che manterranno - a salario ridotto attraverso la Cig - un posto di lavoro che rischia di essere solo fittizio. Inoltre questa misura blocca l'aggiudicamento strutturale dell'economia, impedendo ad esempio ristrutturazioni, acquisizioni e fusioni di imprese che potrebbero farcela e invece rischiare di insabbiarsi lentamente. Insomma, tutto ciò che rende la transizione molto più lenta e pesante. (Coppone segue a pagina tre)





il Giornale



SABATO 4 LUGLIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 158 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
02 71204711 | Sede: Ed. Colonna

MOSSA A SORPRESA

Berlusconi, appello ai giudici

*Il Cavaliere: «I magistrati onesti lottino per una commissione d'inchiesta sulla mia condanna». Nuovi dettagli sulla sentenza spifferata dalle toghe
Conte rinvia tutto, ma non il pagamento delle tasse*

**CRISI ESTIVA DI GOVERNO
SI VEDE L'ICEBERG
MA SUL TITANIC
TUTTI BALLANO**
di **Alessandro Sallusti**

Giorno dopo giorno mi sembra di rivedere un film già visto, quello che lo scorso anno aveva come attore principale Matteo Salvini e come set il Papeete di Romagnà. Cambiano i protagonisti e la scenografia, ma la trama mi pare identica: come accadde sul Titanic si balla e si brinda sul ponte delle feste mentre la nave si dirige inesorabilmente verso l'iceberg fatale. Al Papeete Salvini ballava in costume, Conte e Zingaretti non dismettono lo smoking, ma il destino è lo stesso. Ricordate? Cinque Stelle e Lega esattamente un anno fa giuravano di amarsi ma prendevano tempo su tutto perché non erano d'accordo su nulla, così come oggi fanno Cinque Stelle e Pd. Non durò allora, non può durare oggi, e lo dico non perché io sia un esperto delle cose politiche, ma perché è una legge naturale e quindi ineluttabile.

L'orchestra suona e Conte balla anche con una certa classe, ma l'iceberg è lì, nessuno di loro lo vede e quindi nessuno può fare nulla per evitarlo. È incredibile come siano convinti di farcela: probabilmente non c'è malafede, è solo la droga del potere che offusca la mente, ti esalta e proietta in un mondo irreale.

Non c'è una, dico una, cosa che funzioni, non un tassello che si stia incastrando al posto giusto. È tutto un vivere alla giornata ed è rimasto solo il povero Travaglio a esaltare quotidianamente le gesta di questo regime decadente, più di quanto l'agenzia di informazione del regime Stefani fece con il Duce durante il Ventennio. A parti inverse, lui si definirebbe un leccchino di Stato, io non lo faccio perché trovo che in questo ci sia qualche cosa di tenero, financo romantico. Il Paese sta crollando e lui cerca disperatamente di dimostrare che Berlusconi non può essere riabilitato neppure dopo che un audio incontestabile ha dimostrato che la sua condanna fu una truffa di Stato. Non gli viene neppure in mente che il Paese stia crollando proprio perché i suoi amici giudici hanno palesemente violato le regole della democrazia, che Berlusconi andava battuto nelle urne e non nei tribunali taroccati. No, lui è sul ponte a ballare e se qualcuno gli dice che l'iceberg si avvicina lui alza il calice: lunga vita a questa nave.

Brindo anche io, ma non prima di essermi assicurato un posto sullo scialuppe di salvataggio. Il problema è che, come sul Titanic, non so se ce ne saranno a sufficienza per tutti.

L'EX MINISTRO VITTIMA DEI GRILLINI DELUSI

Toninelli contestato al bar scopre la legge del «vaffa»

di **Francesco Maria Del Vigo**

a pagina 6



SCONTRIO FRONTALE Danilo Toninelli è stato attaccato in pubblico

FUGA DAI DOMICILIARI IN SARDEGNA

E Bonafede si fa scappare pure il super bandito Mesina

di **Gabriele Barberis**

a pagina 17



PRIMULA ROSSA Graziano Mesina oggi ha 78 anni

LA FOTOGRAFIA DELL'ISTAT DOPO IL LOCKDOWN

Gli italiani leggono e pregano solo se prigionieri in casa

di **Luigi Mascheroni**

La statistica è una rigorosa disciplina scientifica, la regola benedetta un'«inestimabile fonte spirituale». Ma a volte, incredibilmente, quando l'appartamento in città diventa la cella di un monastero, possono coincidere. *Ora, lege et labora.* «Prega, leggi e lavora». E non potendo lavorare, causa (...)

segue con **Cusmai** a pagina 12

IN ITALIA SPUNTA LA «CAMERA DELLE DEPUTATE»

La follia di chi vede razzismo nella Sirenetta e negli scacchi

di **Massimiliano Parente**

Cisono battaglie giustissime, come quelle contro il razzismo, o per i diritti delle donne, che vengono boicottate dai loro stessi promotori. Succede quando una cosa razionale genera, anzi degenera, in follia, trasformando gli stessi principi che si vorrebbero affermare in barzellette. Non (...)

segue a pagina 14

OGGI JUVE-TORO SPECIALE

**Per Buffon derby da record: stakanovista più di Maldini
Domenico Latagliata**

a pagina 36

■ Un appello ai «magistrati onesti», affinché sostengano e non cerchino di boicottare la commissione d'inchiesta sul caso della sua condanna. Silvio Berlusconi torna sul caso della sentenza dopo l'audio del giudice Franco.

servizi alle pagine 2-3, 6-7 e 9

**LA LIGURIA: PRONTI A FAR CAUSA
Autostrade nel caos
rinuncia ai pedaggi**

Lodovica Bulian

■ Nuove code per venti km e la minaccia del governatore figure Toti di ricorrere alla magistratura hanno spinto Autostrade ad annunciare lo stop dei pedaggi nel weekend su 150 km di tratte. Ma il caos si ripercuote anche sull'economia: il colosso dello shipping Cosco cerca porti alternativi a Genova.

a pagina 13

IL CASO DI UN IMPRENDITORE RIBELLE

**Veneto, risale il contagio
Zaia: «Ora pugno duro»**

Francesca Angeli e Serenella Bettin

■ In Veneto risale l'indice di contagio sopra il livello di guardia: l'Rt rimbalza a quota 1,63. Il governatore Luca Zaia avverte i suoi cittadini: «Così non ne usciamo, se continuiamo a non usare la mascherina e a creare assembramenti andrà sempre peggio». E chiede al governo strumenti per arginare il pericolo: «Tso e carcere a chi rifiuta le cure, lunedì una nuova ordinanza restrittiva». Intanto a Roma altro focolaio in un centro estivo: chiusura e 50 in isolamento.

alle pagine 10-11

OGGI A ROMA

Il centrodestra in piazza e il dovere di una proposta
di **Marco Gervasoni**

Da parte del centrodestra ci voleva molto coraggio, merce ormai rara soprattutto in politica, per organizzare la manifestazione romana di oggi. Non perché esso sia nuovo alle piazze: da quella in opposizione al ribaltone di Scalfaro nel 1994 alle agitazioni contro Prodi fino alla piazza San Giovanni dello scorso autunno, il centrodestra non ha mai lasciato (...)

segue a pagina 7

GIRAVOLTE PATRIOTICHE

Da Mogherini a Bonino tutti sul carro dei marò

di **Fausto Biloslavo**

con **Giannini** a pagina 18

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SOSTITUITI DA UNO STILE DI VITA SANO

SUSTENIUM

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.

L'INTEGRATORE ENERGIIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

MONTE: DATI NOVITÀ MARZO 2020

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

M

IL GIORNO

SABATO 4 luglio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, 3 ex dirigenti Wind tra gli 11 indagati

Cellulari, truffa milionaria
I clienti pagavano servizi
che non avevano chiesto

Giorgi a pagina 9



Rottamazione auto, super incentivo

Decreto rilancio: 3.500 euro a chi dismette mezzi con più di 10 anni e compra euro 6, fino a 10mila per l'elettrico
Scoppia il caso infrastrutture, nuova giornata di caos sulle autostrade liguri. I colossi dei container lasciano il porto di Genova

Servizi
alle p. 6 e 7

Verso le regionali

Ecco perché
Conte vuole
il patto Pd-M5s

Bruno Vespa

È assai ragionevole che Nicola Zingaretti abbia ricordato a Giuseppe Conte l'importanza di estendere alle prossime elezioni regionali l'accordo tra Pd e M5S che tiene in piedi il suo governo. Ed è ragionevole che il presidente del Consiglio gli abbia risposto di esserne convinto. «Altrimenti sarebbe una sconfitta per tutti. Anche per me». Senza questa alleanza il centrosinistra rischia di perdere quattro delle sei regioni in cui si voterà in settembre. Il problema è che Conte non è il capo politico del Movimento. Anzi, pur essendone una espressione diretta perché fu Di Maio a indicarlo per palazzo Chigi, non si è mai iscritto e meno che mai perciò può rivestire una posizione di leadership.

Continua a pagina 7

IL COVID MUTA: PIÙ CONTAGI, MENO MORTI. IL VENETO RICHIEDE L'ISTAT: NEL 2015 EPIDEMIA ANALOGA MA SENZA ALLARMISMI



Il presidente del Veneto, Luca Zaia, 52 anni Governatori in allerta per i contagi in risalita

VIRUS
LA GUERRA
DI ZAIA

Polidori e Malpelo alle p. 3 e 5

DALLE CITTÀ

Milano

Stranieri in Italia
con false nozze
e test pagati
Cinque arresti

Vazzana nelle Cronache

Milano

Monopattini
in salita
Ricorso blocca tutto

Anastasio nelle Cronache

Milano

L'allarme Caritas:
«Sempre
più poveri»

Gianni nelle Cronache



Federico Buffa, narratore di imprese

«Racconto lo sport
che entra nella storia»

Turrini alle pagine 14 e 15



Il bandito è di nuovo latitante a 78 anni

Mesina, l'ultima fuga
della primula rossa

Leoni a pagina 12

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



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.





Oggi su Alias

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



Domani su Alias D

RICHARD POWERS I primi tre romanzi dello scrittore americano tra musica, scienza, intuizione creativa. La prima traduzione di «Canone del desiderio»



Culture

POPOLISMO La flânerie sociale del risentimento nel nuovo libro di Pier Giorgio Ardeni, per Laterza
Marco Revelli pagina 10

quotidiano comunista oggi con ALIAS
il manifesto

CON I MONDRIANISTI
- EURO 2,00

SABATO 4 LUGLIO 2020 - ANNO L - N° 159

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

A bordo della Ocean Viking foto di Flavio Gasperini-Sos Mediterranée



«La situazione a bordo è peggiorata, non possiamo più garantire la sicurezza dei migranti e dell'equipaggio». L'Ocean Viking dichiara lo stato d'emergenza e chiede di sbarcare subito i 180 profughi salvati nel Mediterraneo. Ma l'Italia e l'Europa restano in silenzio pagina 4

Economia
Scenari globali tra stagnazione e distruzione sociale

ALFONSO GIANNI

Le nuove recenti stime del Fondo monetario internazionale prevedono una contrazione del Pil mondiale al 4,9% contro il 3% stimato ad aprile. Solo la Cina può evitare il segno meno, ma con uno striminzito +1%, come cinquant'anni fa. La capoeconomista del Fmi, Gita Gopinath parla della peggiore recessione dagli anni '30. Per l'Eurozona si aspetta una contrazione del 10,2% e per l'Italia una flessione del 12,8%, avvicinandosi alle stime forniteci da Ignazio Visco (-13%) che ad alcuni paiono eccessive.
— segue a pagina 15 —

Giulio Regeni
È tempo che il governo cambi marcia

ALEX ZANOTELLI

Il primo luglio la procura del Cairo non ha fornito alcuna notizia sulla morte di Giulio Regeni né ha dato l'indirizzo domiciliare dei cinque agenti della Sicurezza nazionale indagati dalla Procura di Roma per la morte del nostro giovanissimo connazionale. Anzi, il nuovo procuratore egiziano ha perfino lasciato intendere che Giulio era al Cairo per spionaggio. È un'autentica beffa per Conte che sperava in buone notizie per poter procedere alla vendita delle due fregate Fremm, un miliardo e 200 milioni di euro.
— segue a pagina 8 —

IL RAPPORTO ANNUALE DELL'ISTAT

«Italia post Covid scioccata ma coesa»

Il rapporto annuale Istat disegna un paese «sotto choc» che nella pandemia si è ritrovato umito. La sanità ha retto nonostante i tagli decennali: l'offerta di posti letto ospedalieri dal 1995 al 2018 si è quasi dimezzata: da 356mila - pari a 6,3 per 1.000 abitanti - a 211mi-

la - pari con 3,5 posti letto ogni 1.000 abitanti. Allarme per scuola e lavoro. La didattica a distanza è un dramma per il Sud dove il divario con il nord è aumentato mentre l'ascensore sociale funziona solo verso il basso: per il 26,6% dei nati nell'ultima generazione avran-

no condizione economica inferiore a quella dei genitori. Istat ha poi testato i comportamenti degli italiani durante i mesi di lockdown. «Una forte coesione è stata il segno distintivo, con salta la fiducia verso le principali istituzioni».
FRANCHIA PAGINA 2

COVID, IN VENETO 27 CASI IN UN'AZIENDA
Il «focolaio» che preoccupa Zaia

Per il quarto giorno consecutivo, il numero di nuovi casi positivi al coronavirus sale. Il mini-trend di crescita non preoccupa eccessivamente gli esperti.

Chi si agita di più è il governatore leghista del Veneto Zaia, che dopo il nuovo focolaio in un'azienda vicentina minaccia misure drastiche **CAPOCCI PAGINA 3**

00704
9 777025 213017

il manifesto
arriva in Sicilia e Sardegna.

Chiedilo in edicola

REGIONALI/PUGLIA
Emiliano in trincea tra Fitto, Renzi e 5S



Il governatore uscente, sostenuto da Pd e sinistra, prova a resistere all'assedio. Sono 5 i candidati in corsa per la presidenza della regione Puglia. Ma a minacciare la sua riconferma è il ritorno di Raffaele Fitto per il centrodestra. Sonda il terreno con Scalfarrotto.
COVIELLO A PAGINA 4

OMOTRANSFOBIA
Il dibattito sul ddl Zan accende la polemica



Il disegno di legge Zan contro l'omotransfobia accende le polemiche e divide una parte del femminismo sulla questione «sesso» e «identità di genere». Quali sono i termini del dibattito e quale la posta in gioco contro le discriminazioni? **PUGLIARU, ROSATELLI, COLASIBATTAGLIA A PAGINA 5**

2013-2020
L'Egitto di al-Sisi a sette anni dal golpe



Sono trascorsi sette anni dal golpe con cui l'allora generale al-Sisi ha imposto all'Egitto un regime ancora più brutale di quello di Mubarak. Sette anni in cui lo Stato si è asservito all'esercito, nuova élite economica e politica, mentre crescono povertà e repressione politica. **CRUCIATI PAGINA 6**

all'interno

Jesolo Pestato dal branco, l'esultanza razzista

RICCARDO BOTTAZZO PAGINA 5

Francia Primo ministro, Macron pesca a destra

ANNA MARIA MERLO PAGINA 7

India-Cina Confine caldo, Modi carica le truppe

MATTEO MIAVALDI PAGINA 9



€ 1,20 ANNO CIVILE - N° 183
 PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 4 Luglio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A REDAZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 100

Il trasporto aereo

Volotea, base a Napoli e a Capodichino tornano i passeggeri

Gianni Molinari a pag. 10



Il bandito di Orgosolo

Mesina, la nuova fuga dell'eterna primula rossa. Deve scontare trent'anni

Gigi Di Fiore a pag. 12



Covid, Nord e Sud più lontani

►L'Istat: Mezzogiorno, donne e giovani pagano il prezzo più alto per l'emergenza sanitaria De Luca: riparto dei fondi vergognoso. Caldoro: con questo governo tutto diventa dannoso

Patrimonio Unesco
Il monolite San Gennaro nel magma della città

Paolo Jorio*

Il lento dondolio della testa accompagnato da un impercettibile movimento del corpo, mani dure, rugose, segnate dalla fatica che improvvisamente si pretendono in avanti, come nel vano tentativo di raggiungere qualcuno.



Continua a pag. 35
 Aulisio in Cronaca

La politica fiscale
IL POPULISMO CHE OSTACOLA LA RIPRESA

Luca Ricolfi

Non sono particolarmente incline all'ottimismo. Tendo a pensare che questo governo ce lo terremo il tempo sufficiente a indebolire l'economia del Paese, un'impresa per completare la quale - dopo tutto quel che (non) si è fatto - basta ancora davvero poco. Altri sei mesi così, e neanche Mandrake potrà fare il miracolo. Però dentro di me albergava ancora, fino a pochi giorni fa, un lumicino di speranza.

Continua a pag. 35

Il conto più salato lo pagano i soliti noti: i giovani, le donne, il Mezzogiorno. Il Rapporto Istat 2020, aggiornato ai primi mesi della pandemia, fotografa un Paese nel quale i deboli restano deboli e il divario tra Nord e Sud non viene scalfito. E dalla Campania sia il governatore De Luca, che lo sfidante Caldoro, insorgono. «Il riparto dei fondi - dice De Luca - è vergognoso». E Caldoro: «Con questo governo tutto diventa dannoso».

Pappalardo e Santonastaso alle pagg. 2 e 3

Il decreto Rilancio

Congedo parentale anche ad agosto aumentano gli assegni di invalidità

Il decreto Rilancio cambia look. In commissione Bilancio alla Camera si a numerosi emendamenti, per esempio è stato esteso dal 31 luglio al 31 agosto il periodo per il quale i genitori con bambini fino a 12 anni possono chiedere un

congedo di 30 giorni (a testa) al 50 per cento per cento della retribuzione. Spazio anche a un fondo ad hoc per gli aumenti degli assegni d'invalidità al 100 per cento, con uno stanziamento di 46 milioni di euro per il 2020.

Bisozzi a pag. 7

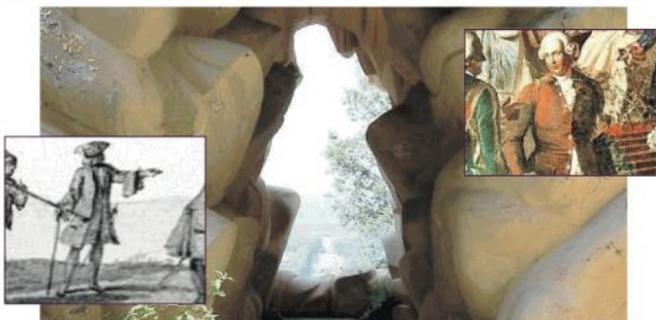
I nodi della politica

Il Pd in pressing per il rimpasto ma Conte frena

«È necessario un rimpasto nel governo per un vero rilancio». Mossa a sorpresa del Pd, che vorrebbe sostituire i ministri Azzolina, Catalfo e Pisano. Il «no» dei 5 Stelle blocca il premier Conte.

Gentili a pag. 9

La scoperta L'architetto Di Dio: «Sul torrione la sua sagoma, che nascose al re»



IL CONTRONTO La silhouette di Luigi Vanvitelli sul torrione della Reggia. A destra, l'architetto raffigurato alla posa della prima pietra in un affresco di Maldarelli e, a sinistra, l'autoritratto in un suo disegno

Reggia, la firma segreta del genio Vanvitelli

Maria Pirro a pag. 14

Salgono i contagi così l'infezione entra dall'estero

Napoli, attese per giorni il tampone e poi morì: sarà riesumata la salma

Covid, l'Italia riscopre la paura della ripresa di una diffusione, soprattutto in tre regioni. Qui l'indice di trasmissione del coronavirus, il cosiddetto Rt, è salito sopra il livello critico di 1. Preoccupa il Veneto, schizzato a 1,5. Si arrabbia il governatore Zaira: «Pronti al ricovero cotto nei casi necessari». Le stime sulla pandemia dicono che «il virus, in condizioni favorevoli, provoca focolai anche di dimensioni rilevanti». A Roma tamponi agli immigrati del Bangladesh. La convinzione è che la Covid entri dall'estero. E a Napoli riesumazione della salma di Luigi Sarita: morì di Covid aspettando giorni per tampone e ricovero in ospedale. Dieci i medici indagati.

Del Gaudio ed Evangelisti alle pagg. 4 e 5 e in Cronaca

L'8 agosto la sfida Champions

Messi & Co. contro il tecnico il Barça alla resa dei conti

Bruno Majorano

È caos nel Barcellona, che il prossimo 8 agosto affronterà il Napoli nella gara di ritorno degli ottavi di Champions. Dopo gli ultimi risultati negativi in campionato che sono costati ai catalani il primo posto in classifica, Messi e lo spogliatoio hanno rotto con l'allenatore Setien e il vice Sarabi che adesso sono a rischio esonero. Il primo candidato a subentrare in panchina è l'allenatore della squadra B, Pimier.

A pag. 17

Guardare oltre Bergamo
CORAGGIO RAGAZZI CHI SI ACCONTENTA (NON) GODE

Marilicia Salvia

Siamo sinceri: quanti di noi ci credevano davvero, alla favola dell'aggancio alla zona Champions? Alla storia della gloriosa cavalcata verso il quarto posto? Continua a pag. 34



SECURITY 60
 SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LAMELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

TROVERAI LA PERSIANA SECURITY 60 PRESSO I MIGLIORI ARTIGIANI E SHOW-ROOM DELLA TUA CITTA'

www.security60.it www.tecnometalsystem.it





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 142 - N° 183 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 4 Luglio 2020 • S. Procopio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La polemica Massimo Bray (Treccani) «I neologismi? Ora sono troppi»
Musolino a pag. 19



L'intervista Sandro Veronesi «Dopo lo Strega un film su Todaro eroe del mare»
De Palo a pag. 20



Il campionato Lazio con il Milan stasera all'Olimpico Inzaghi: «Solo noi due gare in 3 giorni»
Abbate e Bernardini nello Sport



Il Messaggero BROOM
motori.ilmessaggero.it

Da sinistra a destra Il populismo fiscale primo nemico della ripresa

Luca Ricolfi

Non sono particolarmente incline all'ottimismo. Tendo a pensare che questo governo ce lo terremo il tempo sufficiente a indebolire l'economia del Paese, un'impresa per completare la quale - dopo tutto quel che (non) si è fatto - basta ancora davvero poco. Altri sei mesi così, e neanche Mandrake potrà fare il miracolo. Però dentro di me albergava ancora, fino a pochi giorni fa, un luccichio di speranza. Pensavo: magari adesso hanno capito che devono assolutamente fare qualcosa per salvare l'economia, e magari sanno persino che cosa. Magari nei prossimi mesi vedremo un altro film, magari Renzi - che ci ha messi in questo guaio - prova anche a tirarcene fuori. Poi, pochi giorni fa, è arrivata una trasmissione televisiva (credo fosse "In Onda"), e quella domanda di uno dei conduttori al ministro dell'Economia. Più o meno diceva così: signor ministro, si rende conto che, a forza di scostamenti di bilancio, a breve il rapporto debito/Pil schizzerà dalle parti del 170%, e a quel punto ci sarà poco da fare, o aumenti le tasse o riduci la spesa pubblica, "tertium non datur", insomma altre alternative non ce ne sono. A questa osservazione perfettamente ragionevole del conduttore, il ministro dell'Economia accennava un sorrisetto di soddisfazione, e ribatteva che no, non è vero, "tertium datur", un'alternativa c'è.

Continua a pag. 25

Nuove falle, crescono i focolai

► Fiammata dei contagi: in Veneto l'indice RT sale a 1,6. Ira di Zaia: pronti al ricovero coatto Allerta in Emilia. A Roma tamponi agli immigrati del Bangladesh. Il Covid entra dall'estero

ROMA Tre regioni con l'RT, l'indice di trasmissione del coronavirus, sopra il livello critico di 1; tra cui il Veneto a 1,6. Le valutazioni settimanali sulla pandemia dicono che «persiste una trasmissione diffusa del virus che, in condizioni favorevoli, provoca focolai anche di dimensioni rilevanti». Ira del governatore veneto Zaia: pronti al ricovero coatto. A Roma tamponi agli immigrati del Bangladesh. Il Covid entra dall'estero. Dimito, Evangelisti, Mozzetti, Piras e Troili alle pag. 2, 3 e 4

Rapporto Istat
Il lavoro travolto dal virus: danni a giovani e Sud

Giusy Franzese

L'effetto è stato «devastante» su tutti, ancora di più sulle fasce fragili della popolazione: i poveri, i giovani, le donne, il Sud. Lo dice il rapporto Istat. A pag. 5

Numeri in bilico al Senato
Rimpasto, pressing Pd: Conte frena La cena M5S: sì al Mes per evitare FI

ROMA La tregua siglata da Conte e Zingaretti è tutt'altro che solida. Così, tra i dem, torna la richiesta di un rimpasto di governo. Ipotesi che trova i 5Stelle fermamente contrari e, di riflesso, va a sbattere contro il muro alzato da Conte: «Questo argomento non è all'ordine del giorno». Numeri in bilico al Senato. Cena M5S: sì al Mes per evitare FI. Canettieri e Gentili alle pag. 7 e 8



Castex nuovo premier
Macron ribalta il governo e premia l'uomo della Fase 2

PARIGI «Mi reinventerò» aveva promesso ai francesi Emmanuel Macron in pieno lockdown. Ora prova a rilanciare il governo con un rimpasto che vede l'uomo della Fase 2, Jean Castex, nuovo premier. Pierantozzi a pag. 12

Giocatori demotivati e incassi mancati: ipotesi nuovo acquirente



Crisi Roma, Pallotta pronto a vendere

I giallorossi all'Olimpico dopo il ko con l'Udinese (Foto MASCINI) Angeloni, Carina e Lengua nello Sport

Congedo parentale anche ad agosto con metà stipendio

► Decreto Rilancio: aumentano gli assegni di invalidità. Reddito anche agli occupanti di case

ROMA Il decreto Rilancio cambia look. Ieri sono passati numerosi emendamenti, per esempio è stato esteso fino al 31 agosto il periodo per il quale i genitori con bambini fino a 12 anni possono chiedere un congedo di 30 giorni (a testa) al 50% della retribuzione. Spazio anche a un fondo ad hoc per gli aumenti degli assegni di invalidità al 100%. È "reddito d'emergenza" agli occupanti di case. Bisozzi a pag. 17

Legalità ferita
I sussidi agli abusivi che calpestano i diritti

Carlo Nordio

Con un emendamento approvato ieri, la commissione Bilancio della Camera ha esteso il "reddito d'emergenza". Continua a pag. 25

Il bandito ha 78 anni
La primula rossa è fuggita ancora: Mesina latitante

Valentina Errante

Giovedì, per la prima volta dopo un anno, non si era presentato alla stazione dei carabinieri per firmare. La decisione della Cassazione, che ha reso definitivi l'annullamento della grazia del 2003 e una condanna a trent'anni, è arrivata quando Graziano Mesina era già sparito. A pag. 14



SUSTENIUM PLUS
LA SPINTA CHE TI SERVE PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. ANCHE D'ESTATE.
L'INTEGRATORE ENERGIIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

TORO AL CENTRO DELL'ATTENZIONE
Buongiorno, Toro! Avvistamento nel vostro cielo - davvero azzurro in questo splendido sabato - che mette il vostro segno al centro dell'attenzione generale, insieme a Vergine e Capricorno. Voi tre segni legati all'elemento Terra siete illuminati dalla fortuna di Giove e dalla Luna piena che nasce nel vostro settore del lontano. Dove andrete, con chi? Le stelle lasciano libertà di scelta. Un privilegio non da poco. Auguri.
*RIPRODUZIONE AUTORIZZATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

SABATO 4 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Follia omicida a Jesi (Ancona)

**Fraasi deliranti:
sgozza la vicina
e ferisce il marito**

Ferreri a pagina 11



Rottamazione auto, super incentivo

Decreto rilancio: 3.500 euro a chi dismette mezzi con più di 10 anni e compra euro 6, fino a 10mila per l'elettrico
Scoppia il caso infrastrutture, nuova giornata di caos sulle autostrade liguri. I colossi dei container lasciano il porto di Genova

Servizi
alle p. 6 e 7

Verso le regionali

**Ecco perché
Conte vuole
il patto Pd-M5s**

Bruno Vespa

È assai ragionevole che Nicola Zingaretti abbia ricordato a Giuseppe Conte l'importanza di estendere alle prossime elezioni regionali l'accordo tra Pd e M5S che tiene in piedi il suo governo. Ed è ragionevole che il presidente del Consiglio gli abbia risposto di esserne convinto. «Altrimenti sarebbe una sconfitta per tutti. Anche per me». Senza questa alleanza il centrosinistra rischia di perdere quattro delle sei regioni in cui si voterà in settembre. Il problema è che Conte non è il capo politico del Movimento. Anzi, pur essendone una espressione diretta perché fu Di Maio a indicarlo per palazzo Chigi, non si è mai iscritto e meno che mai perciò può rivestire una posizione di leadership.

Continua a pagina 7

IL COVID MUTA: PIÙ CONTAGI, MENO MORTI. IL VENETO RICHIEDE L'ISTAT: NEL 2015 EPIDEMIA ANALOGA MA SENZA ALLARMISMI



Il presidente del Veneto, Luca Zaia, 52 anni, Governatori in allerta per i contagi in risalita

**VIRUS
LA GUERRA
DI ZAIA**

Polidori e Malpelo alle p. 3 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna

Mille nuove imprese pronte a sfidare il virus

Ussia in Cronaca

Bologna

Sale l'indice dei contagi Colpa dei focolai

N. Bianchi in Cronaca

Bologna

Sos criminalità, in Bolognina controlli a tappeto

Tempera in Cronaca



Federico Buffa, narratore di imprese

«Racconto lo sport che entra nella storia»

Turrini alle pagine 14 e 15

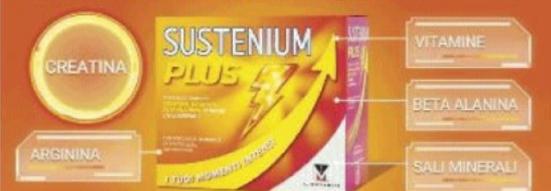


Il bandito è di nuovo latitante a 78 anni

Mesina, l'ultima fuga della primula rossa

Leoni a pagina 12

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



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.



GECAR
nuova
concessionaria
OPEL

SABATO 4 LUGLIO 2020

IL SECOLO XIX

GECAR
OPEL

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno 2000°V - NUMERO 158, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

NUMERI DEI VOLUMI DI AFFARI CHE STANNO PERDENDO QUATTRO SETTORI CHIAVE

-35%
PORTO
Il dato stimato per i traffici a giugno

-10%
AEROPORTO
I passeggeri in calo nei voli di ieri

-70%
ALBERGHI
I clienti persi tra maggio e giugno

-60%
SPIAGGE
I turisti nei Bagni negli ultimi due mesi

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 17
Economia-Marketing	Pagina 18
Genova	Pagina 22
Programmi-Tv	Pagina 37
Arte	Pagina 38
Sport	Pagina 42

ANCHE I SINDACATI PRONTI ALLA MOBILITAZIONE. IERI ANCORA GRAVI DISAGI. AUTOSTRADE AMPLIA I TRATTI GRATUITI FINO ALLA FINE DELL'EMERGENZA

La rabbia della Liguria in coda «È un disastro per l'economia»

Regione, industriali, terminalisti uniti nella protesta. «Se si ferma questa regione, si ferma l'Italia»

L'EDITORIALE

LUCA BALDESCHI

IL CASO GENOVA
DA MODELLO
A PARADOSSO

Salvo imprevisti, fra meno di un mese verrà inaugurato il Ponte di Genova, un progetto diventato esempio virtuoso per le grandi opere in Italia, un ideale cui tendere per i tempi, le procedure, la chiarezza dei ruoli, la leadership del commissario. Ma mentre diventa modello agli occhi del Paese - un modello celebrato anche dal presidente del Consiglio - al tempo stesso la città (e con essa l'intera regione) soffoca nell'abbraccio mortale di cantieri autostradali e code record, diventando emblema negativo della ripartenza post Covid.

È il paradosso di Genova, un problema che preoccupa per i danni immediati e le conseguenze di più lungo periodo.

I primi sono sotto gli occhi di tutti. La Liguria, che già di suo fa i conti con un ambiente naturale tanto bello quanto complicato, si sta conquistando la triste fama di luogo quasi irraggiungibile. La moltiplicazione dei cantieri da parte della società Autostrade risponde a un'esigenza di sicurezza che nessuno vuole contestare, ma aprime così tanti contemporaneamente e in questo periodo delicato produce una paralisi inaccettabile. Da giorni raccontiamo il film di questo calvario per gli automobilisti: gallerie e caselli che chiudono, lunghi tratti a corsia unica, addirittura semafori, lavori che si protraggono oltre gli orari annunciati.

SEBUE / PAGINA 17



Code interminabili, ieri mattina, lungo via Guido Rossa (Ansa), conseguenza dei cantieri sulla A10. DEFAZIO E. FERRARI / PAGINA 4

IL REPORTAGE

Marco Menduni / PAGINE 2 E 3

La gimkana per il mare da Milano a Varazze: 160 km, media 40 all'ora

Partenza alle 9.15 da Milano, sulla scia di chi ama la Liguria. Arrivo all'Autogrill di Varazze alle 13.17: quattro ore per 160 chilometri.

LE REAZIONI

Simone Gallotti / PAGINA 5

Il porto prova a resistere «I cinesi verso l'addio? Fuggire ora è sbagliato»

Il mondo portuale cerca di resistere alla paralisi del traffico. Operatori e terminalisti criticano chi, come i cinesi, vogliono dirigersi altrove.

IL CASO

Roberto Sculli / PAGINA 7

Il ponte è ai dettagli finali Si va verso l'apertura con il rebus del gestore

I lavori per il nuovo ponte di Genova sono al rush finale. Manca ormai meno di un mese alla riapertura, ma non si sa ancora chi lo gestirà.

L'INDICE È TORNATO A 1,63

Covid in Veneto, salgono i contagi Zaia: ai positivi ricovero coatto

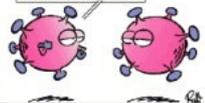
Schizza su l'indice di contagio del Covid in Veneto: è quadruplicato in una settimana, passando da 0,43 a 1,63, cioè «rischio elevato». Rabbiosa la reazione del governatore, Luca Zaia: «Fosse per me prevederei la carcerazione. Non esiste che un positivo vada in giro a prescindere». «Zaia più che arrabbiarsi con i veneti dovrebbe prendersela con i tecnici che gli stanno vicino», lo accusa però il virologo Andrea Crisanti.

BARBERA, GIUBILEI E RIGATELLI / PAGINE 8 E 9

ROLLI

ISTAT: IL VIRUS ACCENTUA LE DISUGUAGLIANZE

STA A VEDERE CHE ADESSO È COLPA NOSTRA



PROTESTE DOPO LE RISSE IN STRADA

L'estate dei bulli che spaventa Santa Margherita «Via i violenti»

Per la quinta volta, nel giro di poche sere, le serate del Tigullio sono scandite da risse e violenza. Teatro dell'ultimo episodio è Santa Margherita, dove un gruppo di giovani ha seminato il panico scagliandosi contro alcuni abitanti che si lamentavano per gli schiamazzi. Il sindaco Donandoni annuncia un duro giro di vite: «Via dalla città questi decreterati da strada».

BOSCHI E GALETTI / PAGINA 15

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r
Tel. 010.5388.200 - Fax 010.5388.201

BUONGIORNO

Forse vi interesserà sapere che da una settimana, fra numerosi dibattiti, il più acceso nel governo è sull'abuso d'ufficio. Vi prego, non scappate. Non lasciatevi ingannare dall'espressione "abuso d'ufficio", abbiate fiducia e arrivate in fondo. Insomma, da una settimana si dibatte sull'opportunità di ritracciare i confini del reato, e se si come tracciarli, fino a dove, e tira di qui, tira di là, chissà che non ce la facciano. Non è nemmeno facile, perché un giorno interviene lo sconcerto di magistrati di grido, orientati dal faro della moralità, a dire che così gli si lega le mani. Il giorno dopo interviene lo sbigottimento dell'anticorruzione, orientata dal faro della legalità, a dire che tutto sommato le cose possono restare come sono. Il giorno appresso è la Corte dei conti, il successivo l'Associazione del pincipallo, ognuno col suo

Zero virgola settantasei | **MATTIA FELTRI**

ardello di indisponibilità a una simile ingiuria alla rettitudine dello Stato. Badate, è una questione delicata. Fosse solo l'ultima settimana: ci si gira attorno da qualche lustro, siccome al sindaco o all'assessore basta scansare il cinquecentesimo timbro dopo averne apposti quarantanove e se la dovrà vedere col braccio inflessibile della giustizia. Vi pare un'esagerazione? Sentite qua: secondo gli ultimi dati (Istat e governo), nel 2016 gli indagati per abuso d'ufficio sono stati seimila e novecentosettanta. Nel 2017, seimila e cinquecentotantadue. Totale dei due anni, tredicimila eccetera, oltre diecimila indagati al giorno, comprese domeniche, Natale e Ferragosto. Condannati? Quarantasei nel 2016, cinquantasette nel 2017, pari allo 0,76 per cento del numero degli indagati. Domandina: di chi è l'abuso?—

Acquado

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

389 4219402
010 4037021
www.acquadomiciliogenova.it

€ 2,50* in Italia - Sabato 4 Luglio 2020 - Anno 156*, Numero 182 - [Isole24ore.com](#)

* In vendita abbinata obbligatoriamente con [Isole24ore.com](#) (€ 2,50) - [Isole24ore.com](#) € 0,90. Non è esclusivo per gli abbonati. Il Sole 24 Ore ed [Isole24ore.com](#), in vendita separata.

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 46/2004, art. 1, c. 1, DCE Milan



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Fisco
Split payment
prorogato al 2023
Confindustria:
«È destabilizzante»

Abagnale, Pogliorini
e Santacroce
— a pagina 17

Bonus auto
Per chi acquista
un nuovo modello
incentivi
fino a 4 mila euro

Marco Rogari
— a pagina 19



MARSH RISK CONSULTING
Gestire i rischi
e cogliere
le opportunità
della ripartenza.
MARSH

FTSE MIB 19726,65 **-0,81%** | XETRA DAX 12528,18 **-0,64%** | CAC40 5007,14 **-0,84%** | SPREAD BUND 10Y 176,50 **+7,30** | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 26-29

Super bonus 110%, ecco tutti gli sconti

LAVORI IN CASA

Molte novità introdotte in commissione: nuovi massimali per le opere

Detrazione spendibile su due anni immobiliari. Si ai Comuni montani

Edizione chiusa in redazione alle 22

Con il via libera della commissione Bilancio si assesta il superbonus del 110% per i lavori in casa. Tra le novità dell'ultima ora, l'estensione dell'agevolazione ai comuni montani. Nuovi massimali di spesa nei condomini per cappotto termico e introduzione di caldaie a pompadi calore. Novità anche sulla platea dei destinatari: il 10% di detrazione Irpef sarà spendibile su due anni immobiliari.

Marco Mobili
— a pagina 3

I FOCUS

1
NON SOLO PRIMA CASA
Agevolazione estesa alle seconde abitazioni



2
TERZO SETTORE
Le detrazioni fiscali valgono anche per le Onlus

3
GLI INTERVENTI
Demolizioni e ricostruzioni nella lista dei lavori

4
«SPORTELLO 110%»
Da martedì via alle domande dei lettori per gli esperti

PANORAMA

AUTOSTRADE IN TILT

In Liguria caos totale
Toti diffida il Mit: cambi le regole



Si profilano altri otto giorni di caos sulle autostrade liguri. Ieri molti chilometri di code già dalle prime ore del mattino. Giornate da bollino nero nel week end. Dopo la denuncia della cinese Cosco i terminalisti del Porto sono pronti ad azioni legali. Le imprese preoccupate scrivono al Governo. Intanto il governatore della Liguria, Toti, presenta un esposto denunciando il ministro dei Trasporti: cambi le regole sui controlli. — a pagina 7

ALTERNATIVA A GENERALI

Vittoria Assicurazioni in campo per Cattolica

Laura Galvagni
— a pagina 13

L'INTERVISTA

Enrico Pazzali: risanati i conti di Eur Spa a Roma

Missione compiuta. L'amministratore delegato di Eur Spa, Enrico Pazzali, lascia l'incarico assunto nel 2015 dopo aver risanato il bilancio del maxi polo immobiliare Eur di Roma. In cui figura anche il centro congressi La Navola. Il bilancio dell'ente chiude il 2019 con un utile di 2,9 milioni. — a pagina 20

BTP Futura, il Mef fissa tassi crescenti fino all'1,45%

DEBITO PUBBLICO

Premio fedeltà tra 1 e 3% per chi porta il titolo alla scadenza decennale

Parte lunedì il collocamento del BTP Futura, il primo titolo integralmente destinato ai piccoli investitori per finanziare le spese anticrisi.

I rendimenti annunciati ieri sono in linea con quelli dei titoli decennali già sul mercato. La novità è il meccanismo progressivo. I tassi cedolari minimali garantiti e crescenti vanno infatti dall'1,45% per i primi quattro anni, all'1,30% dal quinto al settimo, per arrivare all'1,45% negli ultimi tre anni. I rendi-

menti definitivi, che per il secondo e terzo step potrebbero essere ritoccati al rialzo in base ai tassi dei prossimi giorni, saranno annunciati alla chiusura del collocamento, prevista venerdì (ma l'offerta si può chiudere da mercoledì in base alla domanda). I tassi sono però sulla base del «futuro», che premia la fedeltà dei sottoscrittori con un bonus che potrà oscillare fra l'1 e il 3%, sulla base della media del tasso di crescita annuo del Pil nominale italiano per chi acquista il BTP all'emissione e lo tiene fino a scadenza. Le risorse sono destinate a finanziare le misure post-Covid: sostegno al reddito, tutela del lavoro, sistema sanitario e sostegno a famiglie e imprese.

Lops e Trovati — a pag. 5

BUSSOLA & TIMONE

PERCHÉ IL MES SERVE E NON È UNA TRAPPOLA
di Giovanni Tria

Crede che non ci siano dubbi che questa crisi economica sia dovuta alla pandemia. — Continua a pagina 15

FALCHI & COLOMBE

BCE E FUSIONI, ALLA RICERCA DELLA NEUTRALITÀ
di Donato Masciandaro

La Rca ha reso pubblici i criteri che utilizzerà per valutare i progetti di fusioni bancarie nell'Unione. — Continua a pagina 15

CORONAVIRUS. IL RITORNO DELL'EPIDEMIA



In Veneto l'indice a 1,63. Una vista dall'alto della fabbrica nel Vicentino dove è scaturito il nuovo focolaio di coronavirus

Veneto, nuovo focolaio a Vicenza Zaia: da lunedì misure restrittive

Improvvisa fiammata dei contagi nel Vicentino dove l'indice Rt ieri è balzato da 0,43 a 1,63. Il governatore del Veneto Luca Zaia annuncia per lunedì un'ordinanza restrittiva, alla luce di assembramenti e di «comportamenti sconvenienti di troppe persone». Tra le misure anche il ricovero coatto per chi rifiuta le cure. — Servizio a pagina 8

Nascite, rischio discesa sotto la soglia critica

RAPPORTO ISTAT

L'emergenza Covid potrebbe causare la riduzione di 10 mila nascite e nel 2021 si potrebbe così scendere sotto la soglia critica dei 400 mila nuovi nati, amesa a novembre 2023. La stimolazione è contenuta nel Rapporto annuale presentato ieri dal presidente dell'Istat, Gian Carlo Blangiardo. L'impatto dell'emergenza occupazionale legata alla pandemia si

profila pesante. I 435 mila nati del 2019 e i 468 mila ipotizzati quest'anno nello scenario pre-Covid scenderebbero a circa 426 mila nel bilancio finale 2020, per poi ridursi a 396 mila, nel caso più sfavorevole, nel 2021. Il censimento delle imprese rivela che le aziende rimaste attive nel lockdown appartengono a comparti con relazioni di filiera intense. Il ritorno ai livelli pre-crisi potrebbe richiedere tempi lunghi. **Colombo** — a pag. 2

L'INTERVISTA

Gotti Tedeschi: «Nascite da sostenere»

— Servizio a pagina 2

L'ANALISI

La mina demografica sulla ripresa

di Alessandro Rosina — a pag. 3

food

ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE
Meno chimica nel futuro dei fertilizzanti

Alessio Romeo — a pag. 23

CRISTALLO RESORT & SPA
CENTRO DI SERVIZIO
THE LUXURY RESORT

"LE MONTAGNE CHIAMANO E IO DEVO ANDARE"
JOHN MUIR

VI ASPETTIAMO DAL 3 LUGLIO 2020
[WWW.CRISTALLO.IT](#)

Ubi: «No all'offerta Intesa, non è conveniente»

BANCHE

Massiah: se indipendenti saremo il terzo polo
Messina: la parola ai soci

Tutto come previsto. Il consiglio di amministrazione di Ubi Banca ha bocciato l'offerta pubblica di scambio di Intesa Sanpaolo, ritenendola «non conveniente» per

isuali azionisti. La lista delle critiche contenute nel comunicato dell'emittente, approvato all'unanimità dal consiglio di amministrazione, parte dalla valorizzazione di Ubi da parte di Intesa, che «non riflette» il «reale valore» della banca guidata da Victor Massiah, che dice: «Se rimarremo una banca indipendente, andremo a cercare nuove opportunità». Ubi rivisti in calo per il 2022. **Davi e Cellino** — a pag. 12

TERREMOTO AL VERTICE DEL PATTO UBI

Cera lascia il comitato del Car

— Servizio a pagina 12

«Mangia come parli»
il nuovo libro di Davide Oldani
— a 16,90 € oltre il prezzo del quotidiano



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 4 luglio 2020
Anno LXXVI - Numero 183 - € 1,20
S. Elisabetta di Portogallo

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 - nella Riviera Toscana (da Falerona a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

Giorgia Meloni guida la grande manifestazione unitaria del centrodestra per denunciare i fallimenti dei rosso-gialli Lavoro, sicurezza, economia: a Palazzo Chigi hanno fatto solo disastri. Vanno fermati prima che sia troppo tardi



Oggi li smascheriamo

Il Tempo di Osho

Alla fine Conte la spunta Zingaretti entra al governo



"Pija un numeretto che
tocca sorteggia chi
lascia il posto a Zingaretti"

Di Mario a pagina 6

DI GIORGIA MELONI

Caro Direttore, è giunto finalmente il giorno della nostra manifestazione a Piazza del Popolo.

Il centrodestra unito, con tanto tricolore ma senza bandiere di partito, in una piazza ristretta, distanziata e magari un po' raffreddata dalle disposizioni anti-Covid, ma riscaldata dal calore di un popolo immenso a cui abbiamo il dovere di dare voce.

Già perché, dopo le note vicende del 2 giugno, non è stato facile organizzare nemmeno questa manifestazione. Si sa, i distanziamenti in Italia valgono solo quando in piazza scende chi contesta il governo. Valgono per il centrodestra, valgono per i commercianti tartassati. Non valgono invece il 25 aprile, il 1 maggio, il Gay Pride, né quando arriva Silvia Aysa Romano, quando Conte va a fare passerella davanti al nuovo ponte di Genova o quando la sinistra manifesta per George Floyd. E anche stavolta (...)

segue a pagina 3

Giacomoni (Forza Italia)
«È la migliore risposta
a chi cerca di dividerci»

De Leo a pagina 2

Durigon (Lega)

«Bomba sociale in autunno
E l'hanno innescata loro»

Mino a pagina 5

Lo scenario

Finalmente c'è l'occasione
per levare il Colle al Pd

Mazzoni a pagina 8

LE BUCHE FANNO IL SALTO DI QUALITÀ

Si apre una maxi-voragine
in mezzo al Raccordo
Paura e code senza fine

a pagina 13



M5S e Pd assenti

Slitta la delibera
per i tavolini
all'aperto

Verucci a pagina 16

Far West in strada

Monopattini
e skateboard
Arrivano le multe

Buzzelli a pagina 17

PEGASO

Università
TelematicaLa distanza
che ci unisce

"Dietro ogni problema
c'è un'opportunità."

Galileo Galilei

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

Da oggi studi e sostieni
gli esami online.

www.unipegaso.it 800.185.095

buona tv
a tutti

di Maurizio Costanzo



Il 28 giugno, "Domenica In" ha concluso la sua stagione, sempre segnata da ottimi ascolti. Il merito è certamente di Mara Venier, che è capace, chiacchierando tranquillamente con un personaggio, di fare anche un'ora e mezza di trasmissione. È il caso dell'ultima puntata. C'era ospite Romina Power e insieme alla Power è arrivata anche Loretta Goggi. Non possiamo dire che si trattava di due debutti, infatti tutti conosciamo sia la Power che la Goggi. Ebbene, credetemi, sono stato più di un'ora ad ascoltare queste tre signore che parlavano della vita, che scherzavano, che ricordavano (...)

segue a pagina 20



SERVIZI ACCESSORI
Nel bonus vacanze entra anche la fattura del bagnino
a pag. 30

ALERT LIQUIDITÀ
Si moltiplicano gli assegni scoperti dei negozianti
Bartelli a pag. 30

BONUS RILANCIO
Incentivi fino a 3.500 euro per chi rottama la vecchia auto
Galli a pag. 28

CORONAVIRUS
Non tutti possono lavorare da casa, anche con l'emergenza
Cirilli a pag. 33

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Decreto Rilancio - L'emendamento con l'estensione del superbonus 110%
Bonus vacanze - La circolare delle Entrate
Iva - La sentenza della Corte Ue sulla territorialità
Prosciutti e salumi - Il decreto sull'etichetta d'origine

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Il bonus del 110% si allarga

Detrazione per l'efficienza energetica anche per seconde case, comprese le villette a schiera, Onlus, enti di volontariato, associazioni e società sportive

Il superbonus del 110% diventa più ampio e ancor più complesso. Potranno infatti usufruire del maxi sconto fiscale per l'efficienza energetica anche le seconde case, villette a schiera comprese, le onlus, le organizzazioni di volontariato e le associazioni e società sportive dilettantistiche per i lavori sui soli immobili destinati a spogliatoi. Restano sempre esclusi dagli sconti fiscali gli immobili di lusso. Lo prevede il dl Rilancio emendato.
Bartoli a pag. 27

De Mita in campagna elettorale scopre il feeling con De Luca



A 92 anni Ciriaco De Mita ha incominciato la sua ennesima campagna elettorale percorrendo le strade dell'Alta Irpinia, da sempre il suo feudo politico. Dopo 11 legislature nel Parlamento italiano e tre in quello europeo, una presidenza del consiglio e tre ministeri, nonché la nomina a segretario e presidente della Dc e la perdurante carica di sindaco di Nusco, l'anziano leader confer-

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI
In Italia, nel governo, c'è qualcuno che si è accorto che l'inflexibile Austria ha deciso di finanziarsi con un prestito irredimibile, cioè da non restituire, per 2 miliardi di euro con una domanda che è stata superiore di 10 volte all'offerta? Durata 100 anni, tasso di interesse lo 0,88%, cioè inferiore all'1. E cosa dicono, di fronte a questa realtà operativa, i soloni che hanno bollato la proposta di emissioni irredimibili del presidente della Consob, Paolo Savona, sia pure a titolo personale come economista? Diranno che l'emissione è piccola? Ma l'Austria è piccola e nonostante questo poteva raccogliere 20 miliardi. Venti miliardi che non avrebbero aggravato il debito, che è assolutamente distante dal livello pericolosissimo di quello italiano. Purtroppo, mentre il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, si sfianca a

continua a pag. 2



GRANDE SUCCESSO
Milano Marketing Festival, tutti i premiati con i Reward 2020
a pag. 21

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

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

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

Per evitare che il COVID prevalga sul business, affidati a Noverim.
Scrivici a supportopmi@noverim.it



Per maggiori informazioni: info@noverim.it | tel +39 02 49 75 85 71 | noverim.it

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a "IL SECOLO XIX" a euro 1,50 con il nuovo Isgg Rilancio a € 0,05 in più, con "Modello 730 e redditi 2020" a € 0,02 in più.



LA NAZIONE

SABATO 4 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il medico intervenuto dopo l'incidente

I soccorsi a Zanardi
«Le parole della moglie
l'hanno tenuto in vita»

Valdesi a pagina 13



Rottamazione auto, super incentivo

Decreto rilancio: 3.500 euro a chi dismette mezzi con più di 10 anni e compra euro 6, fino a 10mila per l'elettrico
Scoppia il caso infrastrutture, nuova giornata di caos sulle autostrade liguri. I colossi dei container lasciano il porto di Genova

Servizi
alle p. 6 e 7

Verso le regionali

**Ecco perché
Conte vuole
il patto Pd-M5s**

Bruno Vespa

È assai ragionevole che Nicola Zingaretti abbia ricordato a Giuseppe Conte l'importanza di estendere alle prossime elezioni regionali l'accordo tra Pd e M5S che tiene in piedi il suo governo. Ed è ragionevole che il presidente del Consiglio gli abbia risposto di esserne convinto. «Altrimenti sarebbe una sconfitta per tutti. Anche per me». Senza questa alleanza il centrosinistra rischia di perdere quattro delle sei regioni in cui si voterà in settembre. Il problema è che Conte non è il capo politico del Movimento. Anzi, pur essendone una espressione diretta perché fu Di Maio a indicarlo per palazzo Chigi, non si è mai iscritto e meno che mai perciò può rivestire una posizione di leadership.

Continua a pagina 7

**IL COVID MUTA: PIÙ CONTAGI, MENO MORTI. IL VENETO RICHIEDE
L'ISTAT: NEL 2015 EPIDEMIA ANALOGA MA SENZA ALLARMISMI**



Il presidente del Veneto, Luca Zaia, 52 anni, Governatori in allerta per i contagi in risalita

**VIRUS
LA GUERRA
DI ZAIA**

Polidori e Malpelo alle p. 3 e 5

DALLE CITTÀ

Firenze

**Nuovi focolai
in Toscana
Torna l'allarme
per nuovi infetti**

A pagina 3

Firenze

**Blitz antispaccio
alle Cascine
Dieci arresti**

Agostini in Cronaca

Firenze

**Tavolini all'aperto
per i ristoranti
C'è il via libera**

Fichera in Cronaca



Federico Buffa, narratore di imprese

**«Racconto lo sport
che entra nella storia»**

Turrini alle pagine 14 e 15



Il bandito è di nuovo latitante a 78 anni

**Mesina, l'ultima fuga
della primula rossa**

Leoni a pagina 12

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

CREATINA **SUSTENIUM PLUS** **VITAMINE**

ARGININA **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*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 157

Sabato 4 luglio 2020

Oggi con *Robinson e D*

In Italia € 2,50

L'editoriale

Il pozzo dei segreti di Berlusconi

di **Ezio Mauro**

Come un vulcano che dorme, senza essere spento, Silvio Berlusconi non è più in grado di minacciare sconquassi, ma nel cratere del suo ventennio continuano a ribollire il fuoco e soprattutto il fumo dell'eterna contesa con la giustizia, dov'è bruciato anche il suo romanzo politico e si è consumata la sua leadership. D'altra parte non poteva essere diversamente per un'avventura politica e imprenditoriale segnata dal successo e dal consenso ma giocata sul confine estremo della legalità e oltre, dal lodo Mondadori "acquistato" alla compravendita di parlamentari per cambiare gli equilibri di governo: usando comunque il potere del denaro per condizionare il libero gioco della politica e dell'impresa, e creando intanto una leggenda eroica abusiva, perché obliqua. Questi anni del declino, con il padrone della destra italiana ridotto dai numeri a *junior partner* di Matteo Salvini e persino di Giorgia Meloni, sono stati ricoperti dalla cipria di un tardivo moderatismo che consentiva al Cavaliere di mimare una partita politica responsabile, europea e autonoma dalla Lega, ma in realtà senza mai rompere con il sovranismo nazionalista della destra estrema e incassando la rendita amministrativa che derivava dall'alleanza. D'altronde la reincarnazione in moderno Cavour è complicata per un leader che è stato il vero padre del populismo italiano.

● continua a pagina 27

Le culle vuote del virus

L'allarme dell'Istat: previste almeno 10 mila nascite in meno, le famiglie hanno paura del futuro. Risalgono i contagi, nuovi focolai e dati preoccupanti in Veneto, Lazio ed Emilia-Romagna

Zaia: "Ci sono troppi irresponsabili, adesso inaspirò le regole"

L'epidemia di Covid 19 si abbatte sui cittadini più fragili e acuisce le disuguaglianze. La paura del futuro fa calare le nascite. Questo il rapporto Istat. Nuovi focolai in Veneto, Lazio ed Emilia-Romagna.

di **Bocci, Dazzi, De Luca Giovara, Ferro, Foschini e Ziniti**

L'analisi

Il prezzo pagato dai più deboli

di **Massimo Recalcati**

Il rapporto dell'Istat descrive un Paese che rischia di perdere il suo futuro: la precarietà sociale frena fatalmente il desiderio di avvenire. Uno dei dati più sintomatici è il previsto brusco calo della natalità. Mettere al mondo un figlio è infatti un gesto che implica una quota di fiducia necessaria nei confronti dell'avvenire. Ma a questa fiducia, sotto i colpi dell'epidemia e delle sue conseguenze sociali ed economiche, è subentrata la paura. Dare la vita ad un figlio è un gesto che ribadisce che gli esseri umani, come diceva Hannah Arendt, non sono fatti per morire ma per nascere. Se la vita perdesse il suo legame profondo con l'evento della nascita non sarebbe più vita umana.

● a pagina 26

Altan

STIAMO FERMI, COSÌ NON LASCIEREMO INDIETRO NESSUNO.



I candidati alle Regionali

L'ira di M5S su Conte per l'appello del premier sull'intesa con il Pd

di **Annalisa Cuzzocrea**
● a pagina 13

Le comunità islamiche

L'Ucoii: per riconoscerci 100 mila euro al governo Ma il Viminale smentisce

di **Karima Moual**
● a pagina 14

Ore di coda verso il mare

Autostrade l'ingorgo ligure imprigiona tre regioni

di **Alessandro Cassinis**



Si ferma tutto intorno a Genova, e da Genova non si può andare né verso Levante né verso Ponente, la città si blocca per ore. È la paralisi perfetta. Va avanti così da settimane, con 110 cantieri aperti sulla rete ligure, e le gallerie da ispezionare, ma ieri è stato il venerdì più nero. Al traffico di camion si è aggiunto il flusso dei vacanzieri.

● a pagina 11



SUSTANIUM PLUS

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.

CREATINA, ARGININA, VITAMINE, BETA ALANINA, SALI MINERALI.

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*FORTE: DATI KVIA MARZO 2020

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

Smascherata dal Dna



Caccia a JJ4 ora ha un nome l'orsa in fuga

di **Giampaolo Visetti**
● a pagina 21

Dopo lo Strega



Sandro Veronesi "Voglio tornare subito a scrivere"

di **Paolo Di Paolo e Raffaella De Santis** ● alle pagine 30 e 31

Il fallimento giallorosso



Perché la Roma si è perduta nel suo labirinto

di **Matteo Pinci**
● alle pagine 34 e 35

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

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

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

con Capolavori della Letteratura Disney € 10,40

NZ



Tav Parigi va all'attacco di Lione "L'Alta velocità si fa, è essenziale"

LEONARDO MARTINELLI - P. 13

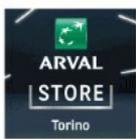
Premio Strega Veronesi si racconta "Libri, politica e amore per lo sport"

INTERVISTA DI NIRELLA SERRI - PP. 20-21



Il derby Juve-Toro, poli opposti nella prima volta senza pubblico

BARILLA, BUCCHERI E ODDENINO - PP. 26-27



LA STAMPA

SABATO 4 LUGLIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) | ANNO 154 | N. 181 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCB-TO | www.lastampa.it



È IN EDICOLA
A piedi sui monti del mare. Escursioni in Liguria
ESCURSIONI IMPERDIBILI

IN VENETO RISALE A 1,63 L'INDICE DI INFEZIONE. AUMENTANO I CASI IN EMILIA E LAZIO. L'ISS: "TENERE ALTA L'ATTENZIONE"

"Torna il virus, gli errori di Zaia"

Il virologo Crisanti accusa il governatore. E lui: "Ricovero coatto per chi rifiuta di farsi curare"

LE NOVITÀ DEL DL RILANCIO

Scuole paritarie lite tra Pd e M5S

Arriva l'ecobonus sulle seconde case

In Veneto torna a crescere l'allarme Covid con l'indice dei contagi che risale a 1,63. Il virologo Crisanti punta l'indice contro Zaia: «La smetta di prendersela con i cittadini, sono i suoi consiglieri a sbagliare». Ma il governatore annuncia restrizioni e impone il ricovero coatto per chi rifiuta di curarsi. GIUBILEI, MATTIOLI, RIGATELLI E ROSSI - PP. 4-5

DIARIO DI UNA SCRITTRICE

L'AMICA TALPA E IL LOCKDOWN SOTTOTERRA

PAOLA MASTROCOLA

OGGI SU TUTTOLIBRI

Non avevo nessuna voglia di scrivere, in quei giorni. Nemmeno una pagina, figurarsi un libro. Avevo voglia di muovermi, trafficare per casa. Fare ordine. Nei cassetti, negli armadi, sotto il letto, in garage, nelle cartelline, in dispensa, sugli scaffali della libreria. NELL'INSERTO DI 24 PAGINE

LUCA MONTICELLI - P. 7



IL RAPPORTO ISTAT

COL COVID ESPLODONO LE DISUGUAGLIANZE

UN PAESE ORFANO DI GIOVANI

CHIARA SARACENO

Ben prima di essere costretti alla chiusura di gran parte delle attività produttive, delle scuole e dei servizi educativi e sociali, al confinamento di famiglie e individui, l'Italia era un Paese in stallo. È quanto emerge dal Rapporto annuale dell'Istat. Le disuguaglianze territoriali, che si erano ampliate con la crisi del 2008, non accennavano a richiudersi, al contrario, scoraggiando le generazioni più giovani che vivono nelle zone più svantaggiate.

CONTINUA A PAGINA 19 BARBERA E BALDI - P. 6

Il paradosso di Genova: il ponte è finito ma non si sa di chi è



Il nuovo ponte di Genova: tutto è pronto ma manca il gestore

MICHELE D'OTTAVIO
MENDUNTE SCULLI - PP. 2-3

ORGOGLIO, RINASCITA E PARADOSSI ALL'ITALIANA

LA CITTÀ DEL MIRACOLO BLOCCATA IN AUTOSTRADA

LUCA UBALDESCHI

Salvo imprevisti, fra meno di un mese verrà inaugurato il Ponte di Genova, un progetto diventato esempio virtuoso per le grandi opere in Italia, un ideale cui tendere per i tempi, le procedure, la chiarezza dei ruoli, la leadership del commissario.

CONTINUA A PAGINA 19

TORINO, ESPERIMENTO CHIMICO MORTALE

IL PICCOLO RIC UCCISO DAL WEB

MASSIMO AMMANITI

La storia triste di Riccardo, il bambino di 11 anni morto a Collegno per le ustioni riportate tentando un esperimento di scienze appreso da Internet, corrisponde al fatto che a quell'età si è visceralmente curiosi di mettersi in gioco, sperimentare, dimostrare a sé stessi di essere capaci, c'è la voglia di mescolare, inventare, vedere il risultato materiale del proprio fare. È una curiosità sana, un bisogno fisiologico che noi chiamiamo "il senso di efficacia". Ho incontrato tanti minori con la fascinazione per un gioco antico come "Il piccolo chimico", l'ebbrezza di sentirsi scienziati, il brivido della scoperta inaspettata. Il problema è che spesso i coetanei di Riccardo non sono in grado di comprendere le conseguenze di quanto fanno e si abbandonano all'eccezione, si lanciano, ignorano il pericolo più che sfidarlo. Con o senza tutorial.

CONTINUA A PAGINA 11 FAMÀ E POLETTO - P. 11

I DIRITTI

DA JESOLO A VERNAZZA

NERIE E GAY IL PESTAGGIO DEI DIVERSI

KARIMA MOUAL

La violenza e la barbarie che ha armato tre aggressori di Jesolo, colpendo un 38enne tunisino - che in questa ore lotta tra la vita e la morte - ci indica che c'è stato sicuramente un momento preciso dove il "Noi" e gli "Altri", a furia di polarizzare, si sono separati, e "gli altri" sono diventati il diverso, l'immigrato, irregolare o regolare, integrato o appena sbarcato alle nostre coste, il capro espiatorio di tutti i fallimenti e le frustrazioni di cui il Paese soffre.

CONTINUA A PAGINA 19

BUONGIORNO

Zero virgola settantasei

MATTIA FELTRI

Forse vi interesserà sapere che da una settimana, fra numerosi dibattiti, il più acceso nel governo è sull'abuso d'ufficio. Vi prego, non scappate. Non lasciatevi ingannare dall'espressione "abuso d'ufficio", abbiate fiducia e arrivate in fondo. Insomma, da una settimana si dibatte sull'opportunità di ritracciare i confini del reato, e se si come tracciarli, fino a dove, e tira di qui, tira di là, chissà che non ce la facciano. Non è nemmeno facile, perché un giorno interviene lo sconcerto di magistrati di grado, orientati dal faro della moralità, a dire che così gli si lega le mani. Il giorno dopo interviene l'obliquità dell'Anticorruzione, orientata dal faro della legalità, a dire che tutto sommato le cose possono restare come sono. Il giorno appresso è la Corte dei conti, il successivo l'Associazione dei pincipallo, ognuno col suo

fiardello di indisponibilità a una simile ingiuria alla rettitudine dello Stato. Badate, è una questione delicata. Fosse solo l'ultima settimana: ci si gira attorno da qualche lustro, siccome al sindaco o all'assessore basta scansare il cinquantesimo timbro dopo averne apposti quarantanove e se la dovrà vedere col braccio inflessibile della giustizia. Vi pare un'esagerazione? Sentite qua: secondo gli ultimi dati (Istat e governo), nel 2016 gli indagati per abuso d'ufficio sono stati seimila e novecentosettanta. Nel 2017, seimila e cinquecentottantadue. Totale dei due anni, tredicimila eccetera, oltre diciotto indagati al giorno, comprese domeniche, Natale e Ferragosto. Condannati? Quarantasei nel 2016, cinquantasette nel 2017, pari allo 0,76 per cento del numero degli indagati. Domandina: di chi è l'abuso?—





Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Scopri di più
www.it.vanguard

CDP IL FORZIERE CAMBIA PELLE E PUNTA 40 MLD | **AUTOSTRADE IL GOVERNO ORA VUOLE TUTTA ASPI**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Scopri di più
www.it.vanguard

€ 4,20 Sabato 4 Luglio 2020 Anno XXIII - Numero 131 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedizioni* Spedisci in A.2 art. 1 c.1 L. 4604/DC3 Milano

ESCLUSIVO PROFUMO: IL MIO GRUPPO HA GIÀ RIPRESO A VOLARE VERSO L'OBIETTIVO DEL PIANO 2030

Così Leonardo resiste al Covid

CONFRONTI Tutto quello che c'è da sapere sulla nuova emissione del Tesoro che parte lunedì
E una selezione di titoli obbligazionari con rendimenti generosi e rischi limitati

Bond o Btp Futura?

Chi offre più di Gualtieri

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

In Italia, nel governo, c'è qualcuno che si è accorto che l'inflessibile Austria ha deciso di finanziarsi con un prestito irredimibile, cioè da non restituire, per 2 miliardi di euro con una domanda che è stata superiore di 10 volte all'offerta? Durata 100 anni, tasso di interesse lo 0,88%, cioè inferiore all'1. E cosa dicono, di fronte a questa realtà operativa, i soloni che hanno bollato la proposta di emissioni irredimibili del presidente della Consob, Paolo Savona, sia pure a titolo personale come economista? Diranno che l'emissione è piccola? Ma l'Austria è piccola e nonostante

questo poteva raccogliere 20 miliardi. Venì miliardi che non avrebbero aggravato il debito, che è assolutamente distante dal livello pericolosissimo di quello italiano. Purtroppo, mentre il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, si sfinca a predicare la concordia da cui solo può derivare la razionalità che consente di fare valutazioni fondate e oggettive, prevale la discordia, una stupida guerra alle persone, agli schieramenti, alla ricerca, solo dell'interesse personale di chi prende la parola. Signor Ministro Roberto Gualtieri, che cosa ha pensato quando su Facebook un suo collaboratore avrà letto o sentito nel rancio di giornali radio Rai e dei telegiornali che il cuneo fiscale tanto richiesto dalle imprese e dai sindacati è stato annunciato dal ministro degli Esteri, Luigi Di Maio?

I VINCITORI DEL LOCKDOWN
Politica vs Big Tech
Come finirà la guerra

LUNEDÌ PARTE L'OPS
Al via l'offerta di Intesa
Ubi Banca è da scambiare?

A QUOTA 1.800 \$
Nulla è sicuro come l'oro
Ma a questi prezzi...



FAI RIPARTIRE LA TUA AZIENDA CON IL GRUPPO NSA E...



SCANTATO®
POWER SUPPLY
PROTEGGERE



FINANZIA A TASSO ZERO Ø*

TUTTE LE TUE SPESE ASSICURATIVE!

- _ IL TUO FINANZIAMENTO
- _ *TAN E TAEG ZERO Ø
- _ GARANTITO DAL FONDO PMI
- _ PLAFOND LIMITATO

Scantato Proteggere, un servizio di NSA Soluzioni Assicurative SpA, offre il finanziamento, a tasso zero e garantito al 100%, di tutti i costi assicurativi per i prossimi tre anni.
[IVASS 8000493343]

www.grupponsa.it
+39 030.40.265
facebook
linkedin
youtube









Assoporti su D'Agostino: ora gli scali più sereni? | La Gazzetta Marittima

ROMA È durata poco, ma è bastato per capire che con le normative attuali legalità, operatività e anche buon senso troppo spesso collidono sui porti e non solo: ci riferiamo alla sentenza del TAR del Lazio che ha annullato la sospensione del presidente del sistema portuale di Trieste Zeno D'Agostino. Commenti? Meglio non girare il coltello nella piaga. Basti quello di **Assoporti** che ha ovviamente espresso la propria soddisfazione per l'annullamento degli effetti della determinazione di ANAC. Come noto l'Associazione si era costituita con ricorso ad adiuvandum, elaborato dal professor avvocato Stefano Zunarelli, ribadendo la non applicabilità delle previsioni di inconferibilità al caso in esame. E proprio così si è espresso il collegio nel dispositivo della sentenza. La sentenza del TAR Lazio, ha sottolineato il professor Zunarelli, contribuirà indubbiamente a rendere più sereni i soggetti sia italiani che soprattutto stranieri interessati a investire nei porti italiani, che sentono molto il bisogno di chiari punti di riferimento istituzionali. Siamo soddisfatti che D'Agostino possa riprendere il suo ruolo e che sia stato fugato ogni dubbio sulla legittimità della nomina, ha commentato il presidente di

Assoporti, Daniele Rossi, Non possiamo che ribadire quanto sia vitale per la portualità la continuità della gestione delle attività nei porti italiani, che necessitano di un presidio amministrativo operante nel pieno delle sue funzioni. Confidiamo questo sia un primo passo per ristabilire serenità in tutti i porti italiani, in un momento così difficile per l'economia del Paese. *TRIESTE Grande ovviamente la soddisfazione nel porto triestino. In un documento dell'**AdSP** si sottolinea che la sentenza ha accolto soprattutto il primo motivo di ricorso, quello cioè nel quale veniva affermata la non applicabilità del divieto di conferire incarichi quando l'Ente che nomina (nella specie il MIT) è diverso da quello (**AdSP**) che aveva nominato Zeno D'Agostino quale presidente senza poteri di società partecipata dall'Autorità (la concessionaria TTP). Il TAR ha escluso, smentendo l'ANAC, che la norma sull'inconferibilità possa essere applicata estensivamente, confermando così le tesi sostenute dagli avvocati dell'Autorità. Il TAR ha altresì rilevato continua la nota che, in ogni caso, non erano stati esercitati poteri gestori dal presidente D'Agostino in TTP, ciò rilevando anche ai fini di escludere l'altra lettura estensiva della norma sull'inconferibilità pretesa dall'ANAC e respinta senza esitazioni dal Giudice amministrativo. La sentenza rende giustizia in pochi giorni, della situazione molto delicata creata a seguito della decisione dell'ANAC, e rimette quindi Zeno D'Agostino nuovamente nella pienezza della carica e dei poteri, nell'interesse della portualità non solo giuliana. Come ha scritto il TAR, «il provvedimento con cui è stato conferito l'incarico di presidente dell'**AdSP** al dottor D'Agostino era senz'altro legittimo», con ciò respingendo anche possibili interpretazioni della norma volte ad allargare a qualsiasi ipotesi diversa dalla nomina le regole sulla cd. inconferibilità degli incarichi. Anche questo aspetto, in prospettiva, costituisce elemento idoneo e eliminare incertezze conclude la nota e garantire continuità all'azione amministrativa. L'Autorità può da subito quindi ricostituire l'assetto organizzativo precedente alla decisione dell'ANAC, con Zeno D'Agostino quale presidente e Mario Sommariva segretario generale, il quale, così, cessa dalla carica di commissario straordinario dell'Ente, cui era stato nominato dal ministro De Micheli poche ore dopo la decisione ad esso annullata. *Il TAR ha fornito un chiarimento atteso e opportuno, con una decisione che reintegra Zeno D'Agostino nel suo incarico e chiude una falla sconcertante che era stata aperta nella governance del porto di Trieste e nell'apparato normativo. Con maggiore tranquillità e con più forti motivazioni, ora spetta agli organi legislativi creare le condizioni affinché simili situazioni non si verifichino ancora, né





La Gazzetta Marittima

Primo Piano

ammesso in commissione Bilancio. Lo afferma anche la deputata Debora Serracchiani (Pd), commentando la sentenza del TAR del Lazio, in base alla quale Zeno D'Agostino è stato reintegrato nell'incarico di presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico Orientale, dopo il suo ricorso contro la sua destituzione da parte di ANAC.

Il Piccolo

Trieste

il colosso dello shipping

Cosco scappa da Genova e punta sul porto di Trieste

Il gruppo cinese parla di «caos mai visto» con i container fermi nei piazzali e clienti bloccati. Per questo vuole dirottare le spedizioni in scali alternativi

Diego D' Amelio / TRIESTE È passato un anno e mezzo dal memorandum sulla Via della seta e gli investimenti cinesi sulle infrastrutture del **porto** di **Trieste** sono usciti dai radar, ma nuove linee di traffico potrebbero aprirsi in Alto Adriatico per opera del Dragone. Questo è almeno il consiglio che il gigante dello shipping Cosco ha dato ai propri clienti, suggerendo loro di non servirsi più dello scalo di Genova, ma di preferire altre destinazioni fra cui proprio **Trieste** guidato da Zeno D' Agostino. Saranno i prossimi mesi a dire se si tratta di intenzione reale o del tentativo di esercitare pressioni su Autorità portuale e terminalisti liguri, per eliminare tappi e costi aggiuntivi che penalizzano le attività di Cosco nel Tirreno. Il ferro vince sulla gomma? Sembra di sì, con i cinesi che paiono essersi stufati delle difficoltà a far uscire su camion le merci scaricate a Genova. Troppi ritardi, ingorghi e tratti di autostrada interessati da cantieri: Cosco consiglia allora le alternative di **Trieste**, Venezia, Ravenna e La Spezia, mettendo a disposizione i propri uffici commerciali per costruire nuove catene logistiche d' intesa con le società che si servono delle navi cinesi e che potrebbero disporre di collegamenti autostradali più efficienti e, soprattutto, di una migliore intermodalità nave-treno-camion. Il **porto** triestino è oggi saldamente primo in Italia per la movimentazione via treno, con diecimila convogli all' anno. Il traffico si rivolge soprattutto verso l' Europa centrale, ma non manca una direttrice lombarda, come dimostrano i duemila treni che ogni anno il gruppo Arvedi sposta da e per Cremona per il proprio ciclo siderurgico. E proprio l' Italia settentrionale sarebbe il punto di arrivo delle merci trasportate da Cosco, visto che i container sbarcati a Genova sono diretti quasi interamente verso il Triangolo industriale. La nuova opportunità emerge in modo inatteso, dopo una comunicazione spedita dai cinesi ai propri clienti e pubblicata ieri dal Sole 24 ore. Il colosso dei container suggerisce di non spedire più prodotti attraverso Genova, a causa delle difficoltà che affliggono le autostrade liguri con «ripercussioni sulla regolarità dei servizi di trasporto». Marco Donati, direttore della filiale italiana di Cosco Shipping, denuncia il «collasso» dei collegamenti con le regioni vicine. «È la prima volta dal 1963 - dice - che ci troviamo a gestire una simile emergenza, con i camion che non riescono a entrare nel **porto**, il casello di Genova Ovest bloccato nelle ore cruciali, i container fermi da giorni sui piazzali e i terminalisti che non fanno sconti ma, al contrario, intendono essere pagati anche se il container resta fermo». Cosco è una compagnia pubblica con sede a Pechino. Si tratta del terzo operatore mondiale dello shipping, grazie a una flotta di oltre mille imbarcazioni, di cui 507 navi container con una capacità di trasporto complessiva di 3 milioni di teu. Meglio degli asiatici fanno solo i danesi di Maersk e gli italo-svizzeri di Msc. La compagnia copre 356 porti in 105 paesi e gestisce anche terminal portuali: in quest' ambito controlla la principale banchina del **porto** greco del Pireo (base mediterranea dei traffici cinesi) e il 40% del terminal di Savona Vado Gateway. Solo a Genova i contenitori Cosco pesano per 170 mila teu all' anno, pari a quasi un quarto dei traffici dell' intero **porto** di **Trieste**, i cui circa 800 mila teu sono molti meno dei 2,3 milioni che arrivano e partono da Genova in dodici mesi. Al momento la compagnia asiatica sbarca merci a **Trieste** nel quadro della Ocean Alliance, che ogni settimana fa scalo in Molo VII



Il Piccolo

Trieste

con vettori Cma Cgm, Evergreen, Ocl e Cosco. Quest' ultima pare ora intenzionata a rafforzarsi in Adriatico e **Trieste** dovrà giocare un ruolo importante per intercettare possibili collegamenti con Asia, Stati Uniti, Africa e Mediterraneo. Il **porto** giuliano sarebbe favorito grazie alla capacità di spostare su ferro il 55% dei container movimentati, contro il 10-12% di Genova e il 33% di La Spezia, che restano però molto più vicine a Lombardia e Piemonte. Cosco opera in Europa dagli anni Sessanta e farci affari non significa certo diventare un terminale della Via della seta, ma l' auspicato rafforzamento dei traffici di **Trieste** potrebbe parlare un po' di cinese in più. Fatto non scontato, dopo che la firma del memorandum tra Autorità portuale e Cccc aveva prospettato investimenti cinesi sul raddoppio della capacità ferroviaria dello scalo. Alla manifestazione d' interesse non sono tuttavia ancora seguiti passi concreti e sono sempre più insistenti le voci di un ritiro di China Merchants dalla trattativa per l' acquisizione di quote della Piattaforma logistica, che sta guardando da mesi ad accordi con partner austriaci e tedeschi. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

D'Agostino è tornato a Torre Lloyd

Il presidente ha illustrato il nuovo polo logistico che uscirà dalla Ferriera di Servola

Stefano Coppola

TRIESTE Intervista a Zeno D'Agostino, tornato alla presidenza dell'AdSp del mar Adriatico orientale, non a furor di popolo (anche se c'è stata una mezza rivolta del settore in Italia) ma perchè la Legge glielo consentiva ed il Tar gli ha dato naturalmente ragione. Lo ringraziamo per aver accettato il nostro invito. D'Agostino ha ripercorso all'inizio della nostra chiacchierata i suoi quindici giorni da libero cittadino, che ascolterete nell'intervista, ma il suo intervento si è poi indirizzato sulla Ferriera di Servola che diventerà un importantissimo polo logistico, non solo di Trieste, ma abbiamo aggiunto per l'Italia marittima. Il presidente ha illustrato le tappe, ha indicato le funzioni, ha evidenziato come in quell'area si lavorerà a lavori finiti e sopra tutto ha fatto presente il numero di nuovi dipendenti che saranno assunti nella struttura. Un'area che ospiterà, solo per fare un esempio treni fino a 750 metri che rilanceranno ancora (ndr- ma sono già ai vertici in Europa!) lo scalo giuliano nel traffico su rotaia. Ascoltiamo l'intervista a Zeno che finita la vacanza forzata ha davanti un lavoro di grosso spessore.

The screenshot shows the website 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE'. The main headline is 'D'Agostino è tornato a Torre Lloyd'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Il presidente ha illustrato il nuovo polo logistico che uscirà dalla Ferriera di Servola'. The article text is partially visible, starting with 'TRIESTE - Intervista a Zeno D'Agostino, tornato alla presidenza dell'AdSp del mar Adriatico orientale, non a furor di popolo...'. There is a video player area with an error message: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats available. Click here to visit our frequently asked questions about HTML5 video.' At the bottom, there are navigation links for 'ARRETRATI CORRELATI' and 'PUBBLICITÀ'.

Porto nel caos, tre ipotesi per uscire dall'impasse

Venturini attacca Baretta: «Per anni il principale freno è stato il Pd. Navi e scavi, ancora tutto fermo»

VENEZIA «Per anni il principale freno allo sviluppo del porto di Venezia è stato proprio il Partito democratico, azionista di maggioranza degli ultimi governi che si sono sempre disinteressati di Venezia, probabilmente per favorire il porto di Trieste». L'assessore allo Sviluppo economico del territorio Simone Venturini entra a gamba tesa sulla polemica che coinvolge l'Autorità di sistema portuale, dopo la mancata approvazione del bilancio che potrebbe portare alla revoca del presidente **Pino Musolino**. Il ministero alle Infrastrutture Paola De Micheli ha dato infatti mandato alla Direzione sulla vigilanza dei Porti di affrontare la questione, analizzando le motivazioni che hanno portato i rappresentanti di Città metropolitana e Regione a votare contro, e verificare se la mancata approvazione del rendiconto consuntivo 2019 può essere parificato a un no al bilancio, che porterebbe automaticamente al commissariamento dell'Autorità portuale. Tre le possibilità sul tavolo del ministro che non dovrebbe però prendere alcuna decisione prima della prossima settimana: non revocare il presidente perché non ci sono le condizioni (ma in questo caso deve essere trovata una via d'uscita per l'approvazione del rendiconto), la revoca del Comitato di gestione e quindi anche del presidente con la nomina di un commissario che potrebbe essere esterno o anche lo stesso **Musolino**, che pare stia innondando di documentazione il ministero di Porta Pia. «Una vicenda su cui non mi voglio esprimere, bisogna ragionare invece su una visione più ampia che comprenda tutto l'Alto Adriatico», si limita a dire la senatrice M5s Orietta Vanin. Diretto invece l'attacco dell'assessore veneziano. «Il finto interesse che dimostra oggi il Pd, probabilmente a meri fini elettorali, non riuscirà a far dimenticare alla città e alla comunità portuale le pesanti responsabilità sullo stallo del porto, ad iniziare dalla questione della crocieristica, continuando con il protocollo fanghi - dice - Non ho ricordi del sottosegretario all'Economia e candidato sindaco Pier Paolo Baretta alle manifestazioni per difendere porto e lavoratori, abbiano bene impresse nella memoria invece le foto degli alleati di Baretta e di alcuni suoi compagni di partito a manifestazioni per distruggere lo scalo veneziano». Venturini invita il sottosegretario, che nei giorni scorsi aveva attaccato Luigi Brugnaro («Se il porto dovesse essere commissariato la responsabilità più grande sarebbe del sindaco») e il governo a far uscire Venezia «dall'impasse sulla crocieristica», c'è già una soluzione approvata in Comitato e approvare il protocollo fanghi per far ripartire manutenzioni dei canali senza le quali non possano arrivare le navi». (f. b.)



«Ecco perché sono stati rivisti i piani del porto»

La prof. Veronica Vecchi, consulente dell'Autorità veneziana, spiega la revisione del progetto Fusina all'origine della querelle

LO SCONTRO MESTRE Lo scontro è ormai politico, ma all'origine della controversia fra l'Autorità portuale e i rappresentanti di regione e Città metropolitana in seno al Comitato di gestione - che ha portato alla mancata approvazione del bilancio 2019 - c'è una complessa operazione di revisione del Piano economico finanziario fra l'Autorità portuale e la società Venice Ro Port Mos, concessionaria delle opere del terminal di Fusina. Per quell'operazione nel 2018 era stato assegnato un incarico di consulenza a Veronica Vecchi, docente associato di Long Term Investment e Financial Management all'Università Bocconi, di fatto un'esperta di project financing che aveva già seguito per la Regione il contratto relativo alla Pedemontana veneta.

Professoressa, qual era la natura della sua consulenza? «Sono stata chiamata come esperta della materia per capire la natura dei problemi e individuare una soluzione che mettesse in sicurezza contratto. Si trattava di superare i problemi che avevano portato all'esigenza di rinegoziare un piano che era figlio di un'epoca passata, quando i contratti venivano strutturati in epoca differente».

In che cosa consisteva la revisione del contratto? «Era

necessario riportare un contratto che consentisse la corretta allocazione del rischio legato al traffico marittimo in capo al concessionario. Per questo si è reso necessario un piccolo contributo a fondo perduto finalizzato all'ultimazione dei lavori. La rinegoziazione ha consentito di ridurre in modo rilevante il rendimento per l'operatore economico da un lato, ma soprattutto di far sì che l'allocazione dei rischi relativi al traffico fossero del concessionario. Questo è stato il lavoro fatto». Cosa significa che il progetto era figlio di un'altra stagione? «Il progetto era nato in un'epoca con prospettive di traffico diverse da quelle attuali, e con contratti strutturati in modo diverso. Significa che la mancanza di traffico navale comportava un onere molto pesante per l'Autorità portuale che avrebbe dovuto compensare l'operatore economico privato. Se non fosse stato risolto questo nodo c'era il rischio per il **Porto** di un esborso di 80 milioni di euro al concessionario. Il nuovo piano invece sta in piedi con un traffico inferiore, e il contratto finalmente libera l'Autorità dal rischio del traffico. Poi per bilanciare è stato previsto il pagamento di un contributo a fondo perduto». Si tratta di 9 milioni di euro, una somma che per inciso è stata contestata dai consiglieri che non hanno approvato il bilancio e che sostengono di non essere stati successivamente informati della concessione del finanziamento da parte dell'Autorità portuale. «Se la concessione andrà avanti l'Autorità incasserà i canoni demaniali che consentiranno di rientrare della somma erogata. Inoltre è stata inserita la riduzione del tasso interno di rendimento dell'operazione: il privato ha guadagnato meno e guadagnerà di meno per il futuro. Le logiche applicate sono le stesse seguite per la Pedemontana veneta: è normale che questi progetti richiedano una sorta di manutenzione, dato che erano nati sotto un'altra epoca giuridica ed economica. Anche le autorità nazionali del resto avevano esortato l'Autorità portuale veneziana a risistemare questo contratto. Le opere devono essere

ALBERTO FRANCESCONI



Il Gazzettino

Venezia

ultimate e ciò richiede capitali ma richiede anche un ulteriore cofinanziamento privato». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Audizioni e ordini del giorno

A Venezia e a Chioggia La crisi del Porto in consiglio

Il mondo portuale resta in attesa della decisione del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, sul commissariamento o meno dell' Autorità di Sistema Portuale dopo la mancata approvazione del bilancio consuntivo del 2019. La comunità di imprese e lavoratori del porto vorrebbe una decisione chiara e rapida, per uscire dall' impasse istituzionale che rischia di bloccare le attività mercantili a Venezia e Chioggia. In consiglio comunale a Venezia si aspetta la richiesta convocazione in commissione del presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, **Pino Musolino** e dei delegati della Città Metropolitana e della Regione che hanno votato contro il bilancio accusando **Musolino** di non averli coinvolti nella messa a punto del Piano di riequilibrio finanziario (Pef) della società che gestisce, in concessione, il terminal traghetti delle "Autostrade del mare" a Fusina. «La crisi del Porto, la mancata approvazione del Bilancio consuntivo sono temi che devono essere affrontati al più presto in consiglio comunale», dice il deputato Nicola Pellicani (Pd), «per questo ho chiesto un' audizione che Rocco Fiano, presidente della Commissione Bilancio, ha fissato per martedì 14 luglio. Sarà l' occasione per fare chiarezza, Comune e Città Metropolitana di Venezia, insieme alla Regione Veneto si stanno assumendo la responsabilità di bloccare le attività dello scalo in una fase drammatica per la città che oltre ai suoi irrisolti problemi è impegnata in una ardua ripartenza delle attività dopo l' emergenza sanitaria». Un no corale al commissariamento dell' Autorità Portuale arriva anche dal comune di Chioggia. Un ordine del giorno, che andrà a breve in Consiglio comunale, a firma del Pd, ma che ha già ottenuto sponda nel gruppo grillino di maggioranza, chiede di «prendere una posizione in maniera forte per evitare che l' Autorità di sistema portuale venga commissariata e che si paralizzi l' attività in corso, in primis la liquidazione dei contributi alle imprese e gli interventi di scavo dei canali, a causa del veto imposto all' approvazione del bilancio di previsione dei delegati di Regione e Città Metropolitana». L' ordine del giorno chiede espressamente un voto contro all' ipotesi di commissariamento. --G.F.-E.B.A.

Fondazione dei Musei Civici
Il virus costa 7 milioni di buco

A Venezia e a Chioggia
La crisi del Porto in consiglio

CNA Venezia
Associazione Nazionale Confederazione Nazionale

HAI BISOGNO DI LIQUIDITA?
Finanzia il tuo sogno. Contattaci subito.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Venezia

Project Marghera, tre super boiler verso gli Emirati

Venezia. Nuovo particolare project cargo dal porto di Marghera. Sono salpate stamattina, dirette in Penisola Arabica, tre caldaie modularizzate in modalità plug & play prodotte da Macchi, divisione della Sofinter, società di Gallarate. Partner del project cargo, la Fagioli -società che tra le altre cose sta partecipando alla ricostruzione del ponte Morandi di Genova- e il terminal Multi Service. Tre gioielli dell'ingegneria e della meccanica segue in ultima pagina

BOLLETTINO Avvisatore Marittimo

Project Marghera, tre super boiler verso gli Emirati

A Msc metà Palumbo Malta

Pandemia, porti, nuove abitudini Napoli fa bilancio

Genova sotto stress, Cosco valuta sospensioni toccate

Ripartenza crociera, Bruxelles al lavoro su nuove linee guida

Arrivi & Partenze: Napoli (3-5) - Salerno (9-11) - Gioia Tauro (11-13)



Project Marghera

dal peso di 510 tonnellate ciascuna, lunghe oltre 23 metri, larghe 13 metri e mezzo e alte oltre 16, destinate a far parte di un impianto petrolifero. La preparazione all'imbarco, vista la mole in gioco, ha richiesto qualche settimana. La nave che sta trasportando questi tre grossi moduli è la Dongbang Giant, una heavy load carrier sudcoreana specializzata in trasporti eccezionali, come per esempio le gru di banchina. L'assemblamento delle tre caldaie è avvenuto a Marghera, nello stabilimento di Macchi, operativo dal 2016 per facilitare i trasporti via nave, avvicinando il più possibile al mare la fase di assemblaggio. Ad oggi ha sfornato e fatto imbarcare 35 boiler.

PAG. 14 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 34 - 4-7-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Moe-Palumbo
...
Napoli la bilancia
...
Genova sotto stress
...

Project Marghera
...
Ripartenza crociera
...
Grimaldi Group
...



GRIMALDI GROUP
servizi diretto Nord America-Messico-Mediterraneo

SERVIZIO FIDELIARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE, FREIGHT CHARGES, SPECIAL GARGO.

SARONIA (Genova) MARITTIMA S.P.A. TEL. +39 010 571775

CHIORECCONA (Genova) RELIANTIA S.P.A. TEL. +39 010 571775

LEGNANO (Genova) S.P.A. TEL. +39 0421 50001

TRINERARE ED INFOS: www.grimaldi-group.it



Mose, il premier Conte alla prova generale di venerdì

Presente anche il ministro Paola De Micheli

IL TEST VENEZIANI sarà anche il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, venerdì prossimo, ad assistere alla prova generale di sollevamento di tutte e quattro le schiere del **Mose** alle bocche di porto. Un test inizialmente previsto per il 30 giugno, data che doveva stabilire una sorta di spartiacque nel cronoprogramma dei lavori, posticipata poi al 10 luglio perchè alla cerimonia ha dato la propria disponibilità a partecipare anche il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Una giornata impegnativa, che da un lato segna la fine di un ciclo, dall'altra rappresenta l'inizio dell'operatività - sia pure in modalità parziale - della grande opera. All'appuntamento quasi un'ottantina di invitati, tra autorità civili e militari cittadine, che sulle motonavi raggiungeranno sull'isola nuova davanti a San Nicolò potranno osservare le paratoie in movimento. I sollevamenti inizieranno verso le 10,30. Giovedì scorso l'ultima prova generale, quella più impegnativa, alla bocca di porto di Treporti, la più anziana in termini di tempo di affondamento, quella sulla quale la manutenzione è ormai diventata più urgente e che aveva registrato problemi di incrostazioni e di corrosione delle vernici antifouling. A margine dell'evento sono previsti gli interventi di Cinzia Zincone, provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, che farà una relazione tecnica sulla grande opera, Elisabetta Spitz, che fornirà lo stato dell'arte e il cronoprogramma, cui seguiranno il sindaco Luigi Brugnaro e il presidente della Regione Luca Zaia. Tra i tanti invitati mancheranno però i dipendenti del Consorzio Venezia Nuova, che pure avrebbero gradito essere presenti a una tappa significativa della storia professionale. E proprio su questo tema, per evitare belligeranze e malumori mai sopiti che rischierebbero di sfociare in manifestazioni di protesta - ad esempio per i ritardi nel pagamento degli stipendi e delle quattordicesime, per problemi di liquidità del Consorzio - il commissario Spitz incontrerà giovedì 9 le rappresentanze sindacali confederali per fare il punto della situazione. Sullo sfondo la crisi di liquidità del Consorzio Venezia nuova, la difficoltà a pagare le ditte che lavorano, la sostituzione della Clea, cooperativa che ha ottenuto dal Tribunale il concordato preventivo, con la Radar nei cantieri operativi alla bocca di porto. Ma alla quale si stanno cercando di far subentrare anche altre ditte, in altri cantieri momentaneamente in pausa, su cui si stanno facendo delle valutazioni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAFFAELLA VITTADELLO



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la lunga lista delle "passerelle" dal 1988 a oggi

Cerimonia di "inaugurazione" con il premier e i ministri il 10

Il premier Conte e mezzo governo. I parlamentari veneziani e il presidente della Regione, il sindaco e i dirigenti del Magistrato alle Acque che hanno portato avanti il progetto. Prefettura e uffici del cerimoniale al lavoro per la "cerimonia" voluta dal commissario straordinario Elisabetta Spitz per l'"inaugurazione dell'innalzamento delle paratoie del **Mose**". Televisioni e giornalisti in quantità, che saranno trasportati sul luogo dell'inaugurazione, l'isola artificiale davanti al bacin di Sant' Erasmo, con barche e barconi. Protocollo che prevede la «visita alle maestranze», la benedizione del prete, i filmati e le riprese con il drone. E poi alle 11 il sollevamento delle quattro barriere in contemporanea. Sarà tutto - in teoria - abbastanza semplice, viste le condizioni del mare calmo. Più problematico, come mostrano gli ultimi test, sarà "l'abbassamento" per i problemi di sabbia e sedimenti. Il 10 luglio sono annunciati il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, il presidente della Regione Luca Zaia e il sindaco Luigi Brugnaro. E naturalmente la commissaria Elisabetta Spitz e il provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto Cinzia Zincone. Cerimonia in grande stile, arricchita dal «modulo Covid» e dalla necessità di prevenire assembramenti. Non è la prima volta che si festeggia il **Mose** con i rappresentanti di governo e le autorità. La prima grande cerimonia fu quella del 3 novembre 1988. Il **Mose** (Modulo sperimentale elettromeccanico) era stato battezzato da Gianni De Michelis, allora vicepresidente del Consiglio, insieme ai ministri Enrico Ferri e Carlo Fracanzani e al presidente della Regione Carlo Bernini. Il 14 maggio 2003 la "posa della prima pietra". Il mattone lo mette Silvio Berlusconi, la benedizione il patriarca Angelo Scola, Tra le autorità i ministri Altero Matteoli e Pietro Lunardi, e poi il presidente della Regione Giancarlo Galan, il sindaco Paolo Costa. L'8 giugno del 2010, ancora in piena epoca Mazzacurati, è il nuovo presidente della Regione, il leghista Luca Zaia che va in sopralluogo ai cantieri del **Mose** in costruzione a Treporti. Il 12 ottobre 2013 Baita e Mazzacurati sono già stati arrestati, all'inizio dello scandalo tangenti. Si inaugura la barriera di Treporti con il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, Il 23 luglio 2015 è il pd Graziano Delrio che arriva in sopralluogo. Cerimonie che non sempre hanno portato fortuna ai protagonisti. --A.V.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Quattro paratoie del Mose bloccate Problemi alla barriera di Treporti

Sabbia e sedimenti hanno impedito il rientro nei cassoni sott' acqua. Nuovo test il 7 luglio, tre giorni prima dell' inaugurazione

Alberto Vitucci Paratoie bloccate. Grave inconveniente durante l' ultima prova di sollevamento del **Mose** alla barriera di Treporti. Al termine del test nella bocca di porto di Lido, giovedì sera, sabbia e sedimenti hanno impedito il rientro di quattro paratoie nei loro alloggiamenti in fondo al mare. Un guaio non certo nuovo, che si era presentato anche negli anni scorsi. In quel punto infatti le forti correnti trasportano una grande quantità di sedimenti che si depositano nei cassoni. Il materiale impedisce alle paratoie di tornare sul fondo. Ieri sub al lavoro per ripulire e tecnici preoccupati. Tanto che è stata programmata una nuova prova per il 7 luglio (dalle 7 alle 14), tre giorni prima dell'«inaugurazione» solenne. È successo nella serata di giovedì. Il test di sollevamento congiunto delle barriere di Lido (41 paratoie, di cui 20 a San Nicolò, 21 a Treporti) era andato bene fino a quel momento. Del resto le condizioni dell' acqua calma e l' assenza di vento non hanno portato alcun problema. Ma al momento di svuotare le paratoie dall' acqua per ricondurle nei cassoni in calcestruzzo sul fondale, ecco i problemi. Quattro di queste, la 17, la 18, la 19 e la 20 sul lato Punta Sabbioni, non sono andate al loro posto.

Rimanendo sollevate per quasi due metri. Insomma, mentre tutto è pronto per la grande cerimonia di inaugurazione del 10 luglio, il **Mose** ancora non funziona. Si sa da tempo che la barriera più problematica è proprio quella di Lido Nord, cioè quella di Treporti: 21 paratoie messe in acqua per prime, pochi mesi prima che scoppiasse lo scandalo, nel 2013. E dunque le più bisognose di manutenzione. Per questo un paio di anni fa gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia hanno avviato una gara per affidare la manutenzione straordinaria del sistema: 36 milioni di euro per tenere puliti i meccanismi sott' acqua e mantenere in efficienza le dighe. Ma la gara è bloccata, in attesa dell' esito dei ricorsi. E la situazione non è migliorata. Si era visto anche nei test precedenti, quelli del 2017. Paratoie che non erano rientrate nei loro alloggiamenti sott' acqua. Inchieste e servizi di qualche tv. Ma il quadro non si è modificato. Del resto la zona ha un toponimo piuttosto chiaro: Punta Sabbioni luogo dove si depositano le sabbie in entrata e soprattutto in uscita dalla laguna. Esente dai problemi solo la prima paratoia sottomarina, dove la corrente passa con meno forza. Bloccate di nuovo le altre quattro. Un problema che i tecnici adesso devono risolvere in fretta, anche a livello di modifica del progetto originario, per evitare altri guai. Anche svuotando gli anfratti dalla sabbia manualmente, come si è fatto più volte, i sedimenti tornano a impedire il movimento non appena la paratoia si alza. Rischia di essere un problema soprattutto per la "parata" prevista per il 10 luglio. Che dovrebbe dimostrare al mondo che il **Mose**, costato quasi 6 miliardi euro, è pronto a funzionare. Togliere i sedimenti è un lavoro complicato e molto costoso. C' è anche il problema di dove mettere la sabbia. È l' ennesimo scoglio al funzionamento del **Mose**. Gli altri non sono tutti risolti. A cominciare dalle valvole e dalla corrosione, dalla conca di Malamocco e dal porto rifugio per i pescherecci di Chioggia. Strutture non ancora concluse o danneggiate dalla mareggiata del 2015 e in riparazione. La conca di Malamocco è costata 330 milioni di euro, ne serviranno altri 40 per ripararla. Con la conca



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

aperta l' acqua può entrare in laguna anche con le barriere sollevate. Tecnici al lavoro, dunque. E in questo periodo estivo i test si moltiplicano. Lavori che hanno bisogno di molto personale specializzato, e costano dai 40 ai 70 mila euro al giorno. Le prove di sollevamento sono state finora una cinquantina. Di queste, una con Malamocco e Chioggia insieme, giovedì quella con Lido e Treporti. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Sette anni fa l'arresto di Mazzacurati «Prova fallita». Lui: «Minimizzate»

Il crollo dell' impero. Un monopolio che aveva dettato legge per anni, sotto la direzione unica del suo padre padrone, l' inventore del Mose e presidente del Consorzio Venezia Nuova Giovanni Mazzacurati. Esattamente sette anni fa, il 12 luglio del 2013, l' ingegnere che sembrava il padrone assoluto della salvaguardia veneziana veniva arrestato. «Ho qui in casa la Guardia di Finanza», comunica al suo avvocato e amico Alfredo Biagini al telefono alle 6 e mezzo del mattino. La bufera sta per arrivare. L' anziano ingegnere non capisce la gravità di quelle carte che il tenente colonnello gli sta mostrando. «Turbativa d' asta» per fatti avvenuti tra il maggio e il giugno del 2011. Un reato che non ha molto a che fare con l' attività della concessione unica. Ma il Consorzio si occupava allora anche di scavo dei canali per l' **Autorità portuale** diretta da Paolo Costa. Cinque mesi prima era finito in carcere anche Piergiorgio Baita, imprenditore e presidente della Mantovani, l' azionista di maggioranza del Consorzio. L' arresto (ai domiciliari) di Mazzacurati, porterà a un' indagine ampia. E un anno dopo, il 4 giugno del 2014, all' arresto di 43 persone. Fra cui il Governatore del Veneto Giancarlo Galan. Sette anni fa. E sembra passato un secolo. L' arresto era nell' aria, dopo le dichiarazioni di Baita e le verifiche fiscali da tempo avviate dalla Guardia di Finanza. Tanto che pochi giorni prima, a fine giugno di quello stesso anno, Mazzacurati decide di andarsene. La strategia è che le sue dimissioni sono causate solo da «motivi di salute». Ha subito un intervento di angioplastica a inizio giugno. «Adesso», dice, «i medici mi hanno consigliato di rallentare». La strategia è concordata a tavolino con i suoi fedelissimi. L' addetta stampa Flavia Faccioli si occupa di convincere i giornalisti sul fatto che «non ci sono altre ragioni per le dimissioni». «Ci hanno creduto», commentano il giorno dopo. Mazzacurati è ancora potente. E nei giorni precedenti al suo arresto riceve i saluti e gli omaggi del mondo della politica veneziana. Ci sono (quasi) tutti: Costa, Brunetta, Baratta, Galan, Zaccariotto. La strategia concordata è quella di mostrare al mondo che i lavori del Mose vanno avanti. E, ironia della sorte, proprio in quei giorni, il 21 giugno a Malamocco, durante uno dei test «la paratoia non va giù». Peggio ancora tre giorni dopo, il 24 giugno a Treporti. «Minimizzare» è la parola d' ordine del potente apparato comunicativo del Consorzio. Che intanto si rivolge a un superconsulente (l' ingegnere Ezio Adami) per sapere i motivi del flop. Il Consorzio in quei giorni è destinato a cambiare per sempre. Mazzacurati acconsente con scarso entusiasmo a indicare come suo successore Mauro Fabris, che ha già lavorato nel Consorzio Venezia Diquinamento e anche a Venezia Nuova. Al posto di Mazzacurati viene nominato direttore generale Hermes Redi, altro fedelissimo dell' ingegnere. Un nuovo organismo dirigente che sarà spazzato via l' anno successivo dall' inchiesta sulla corruzione. Fabris non c' entra, ma l' Anac di Raffaele Cantone decide di mandare a governare il Consorzio, dove emergono irregolarità ogni giorno, due amministratori straordinari. In quella settimana tra la fine di giugno e l' inizio di luglio del 2013 la percezione che l' impero sta crollando è grande. Mazzacurati, che ha avuto due mogli (sorelle) e sette figli, è molto preoccupato di come assicurare stabilità finanziaria alla famiglia. Chiede 7 milioni di euro di liquidazione («Forse ho chiesto troppo poco») si sfoga al telefono con una delle figlie. Finisce un mondo, dove a comandare



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

era soltanto lui. Così come a decidere dove finivano i tanti contributi e finanziamenti della Legge Speciale. Spese folli e anche gonfiate - come i sassi acquistati a peso d'oro - che poi saranno oggetto di molte indagini della Corte dei Conti. L'arresto di Mazzacurati dura solo qualche mese. Poi, anche a seguito dell'ampia collaborazione offerta, l'ingegnere ottiene il passaporto per gli Stati Uniti, dove ha una casa a La Jolla, California. Lì è morto nel settembre scorso a 87 anni, portandosi dietro i suoi segreti. --alberto vitucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

ALESSANDRO BERTA Il direttore degli industriali nega ipotesi di candidarsi: 'Me lo hanno chiesto, ma ho detto no»

«Sindaco imbarazzante nel caso Luminosa Ora Savona ha perso contatto con il porto»

Silvia Campese Il comportamento del sindaco Caprioglio con Costa Crociere, nella fase apicale del contagio? Imbarazzante». Non risparmia durissime critiche al primo cittadino di Savona il direttore dell' Unione Industriali, Alessandro Berta, a proposito degli scontri tra Caprioglio e i vertici Costa sugli sbarchi e del lungo stazionamento in porto di Luminosa, i piena epidemia. Ma declina l' invito alla candidatura da sindaco, per le amministrative del 2021. Con il "caso Luminosa" il sindaco ha cercato di tutelare la città. «Il suo comportamento È stato imbarazzante. C' era una disposizione di legge - e il sindaco lo sapeva- che imponeva a Costa di far sbarcare i passeggeri approdando in un porto italiano. Savona È un "home port" della compagnia. La città, da Costa, ha sempre avuto importanti vantaggi: la situazione andava affrontata con maggior cautela e attenzione. Senza contare che Luminosa È rimasta qui sino a che, sempre per legge, non ha ricevuto la libera pratica per ripartire». **La compagnia lascerà la città?** «Questo non lo so, spero di no, sarebbe drammatico dal punto di vista economico. Ma la dirigenza Costa era molto risentita». **Lei siede nel Comitato di gestione di Autorità portuale in rappresentanza del Comune. Pensa di avere difeso la città nell' occasione del "caso" Luminosa?** «Dovevamo fare la nostra parte: era nostro dovere. Per evitare un aggravio alla città, Costa stessa ha scelto di mandare le altre due ammiraglie a Genova. Ma il problema, per quel che riguarda il rapporto tra città e porto È più ampio, al di là del singolo episodio: Savona ha perso il contatto con il proprio porto, che È fonte principale per l' economia. La conflittualità tra Comune e Autorità portuale di sistema, più volte emersa in questi ultimi mesi, non ha giovato. Serve un momento di programmazione: l' occasione può essere la stesura preliminare del nuovo piano regolatore portuale». Le problematiche infrastrutturali non aiutano. «I porti liguri, Savona in primis, sono in ginocchio a causa della situazione della rete autostradale. Aspi e il Ministero stanno litigando sulla pelle dei liguri. Le aziende italiane, andando avanti così, opereranno per i porti del nord Europa». **Il momento È critico anche per le nostre fabbriche?** «L' industria, dopo il lockdown, sta dando segni di ripresa: la cassa integrazione È scesa dal 50 al 30 per cento, molte realtà non la stanno più richiedendo. Segno di una timida ri partenza. Ma il pericolo È l' autunno: se non ci saranno investimenti e fondi a disposizione del territorio, allora rischieremo di precipitare». **Farà la sua parte nelle vesti di candidato sindaco?** «Mi È stato chiesto di candidarmi da ambienti di centrodestra e di centrosinistra. Sono lusingato, perché l' invito È giunto da amici prima ancora che politici. Ma non mi interessa. In questo momento



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

la città ha bisogno di un "centravanti". Io sono un centrocampista, un tecnico. Credo di avere coraggio, passione e ho una buona conoscenza del territorio. Mi manca, però, la graffiata della "punta". E poi, penso di dare un apporto più incisivo attraverso il ruolo che sto ricoprendo, in Confindustria». **Cosa dovrà fare il prossimo sindaco per prima cosa?** «Fare sì che il capoluogo torni ad essere centro attrattivo. Oggi purtroppo non È così».

Autostrade liguri nel giorno più nero: Toti diffida il Mit sui lavori in galleria

Il caso di Genova. Code chilometriche ieri in tutta la regione I terminalisti del Porto pronti a una azione legale Intanto si profila un' altra settimana di difficoltà per i trasporti

(R.D.F.) - Nel giorno in cui, secondo quanto postato su Facebook dal ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, sarebbe dovuta iniziare la progressiva "liberazione" dai cantieri delle arterie stradali liguri (con l'obiettivo ministeriale di avere due corsie libere su tutta la rete, al 10 luglio), ieri le autostrade liguri hanno vissuto una delle giornate più difficili sotto il profilo degli ingorghi. Un incidente di un Tir - che ha tamponato un'auto causando tre feriti - ha solo esasperato una situazione fuori controllo. La Regione Liguria, da parte sua, si è rivolta, con un esposto, alla Procura di Genova e inviato una diffida al Mit. Sarebbe pronta invece, dicono fonti vicine al Mit, e dovrebbe arrivare nelle prossime ore, la lettera, promessa dal ministro al sindaco di Genova, Marco Bucci, durante l'ultimo incontro con Anci Liguria, che dà le indicazioni per procedere all'ispezione di viabilità del nuovo ponte sul Polcevera, che prelude alla sua apertura al traffico. La lettera potrebbe dare allo stesso Bucci, in qualità di commissario per la ricostruzione del viadotto, il compito di assegnare le ispezioni. Bucci, da parte sua, ha detto di attenderla «entro la tarda serata di oggi (ieri per chi legge, ndr)». E ha anche manifestato la sua preoccupazione per l'asfalto da stendere sul nuovo ponte che, ha detto, «arriverà la prossima settimana dal Piemonte ma se resta quattro ore fermo in coda sarà da buttare via». Eppure, a quanto pare, sulle autostrade liguri il peggio deve ancora arrivare. Perché, ha annunciato Autostrade per l'Italia, «nelle prossime sette notti saranno svolte diverse ispezioni notturne sulla rete ligure». Per questo Aspi «consiglia agli utenti di programmare il viaggio consultando in anticipo i canali di info-traffico». L'azienda prevede, invece, dal 10 luglio, una «fase più stabile, a seguito della riduzione del numero dei cantieri». E poi «effetti su viabilità in progressivo miglioramento entro fine luglio». In attesa di questo alleggerimento, che rischia comunque essere gravato da ritardi, ormai abituali, nelle riaperture delle gallerie sotto ispezione, ieri l'intera viabilità di Genova è andata in tilt proprio a causa del prolungamento della chiusura del tratto della A10 tra l'allacciamento con la A26 e Arenzano, in direzione Savona, per il completamento d'ispezioni nella galleria Borgonovo. In quel tratto le code hanno raggiunto i 12 chilometri. Ma la viabilità dell'intera rete ha subito pesanti conseguenze che si sono protratte fino a tarda mattinata. Anche in serata si sono registrate code da uno a quattro chilometri su A7, A10, A26 e A12. Anche per questo Aspi ha comunicato che da oggi entreranno in vigore nuove esenzioni totali sui pedaggi per tutti i veicoli, indipendentemente dalla provenienza, che percorrono alcuni tratti in entrambe le direzioni: quelli dell'A12 e dell'A7 da Lavagna a Genova Ovest a Vignole Borbera; quello dell'A10 da Varazze a Genova Aeroporto; quello dell'A26 da Ovada all'allacciamento con l'A10. Nel frattempo terminalisti italiani, ha chiarito il presidente di Assiterminal, Luca Becce, stanno «valutando un'azione legale sotto forma di class action o di richiesta danni ad Autostrade. Ma valuteremo anche di farla a diversi soggetti». Il governatore della Liguria, Giovanni Toti, ha invece annunciato di avere avviato tre azioni. In primis ha presentato un esposto alla Procura, per valutare se la situazione delle autostrade configuri un'interruzione della garanzia di mobilità pubblica e di sicurezza; poi una diffida al Mit perché, ha spiegato, «si sieda con noi a un tavolo entro sette giorni per quantificare il danno



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

subito dalla Liguria. Altrimenti agiremo per vie legali»; infine ha stilato un ordine del giorno da portare in Conferenza Regioni perché si ristabilisca il principio di leale collaborazione tra istituzioni che, secondo Toti, è venuto a mancare per colpa del Governo. Ieri, poi, la Cciaa di Genova, insieme alle altre associazioni di categoria del territorio, ha scritto una lettera aperta al presidente del Consiglio, inviandogli anche il Libro bianco sulle 12 infrastrutture necessarie per la Liguria. Mentre il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini, ha scritto alla De Micheli sulle autostrade per chiedere «quali provvedimenti» il ministero intenda adottare per «restituire al territorio una condizione di sufficiente normalità». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

INTERVISTA Paolo Emilio Signorini. Presidente dell' Autorità di sistema portuale

«Porto cruciale, servono certezze: le autostrade programmino i lavori»

RAOUL DE FORCADE - «Dal caos delle autostrade liguri non si esce senza una programmazione puntuale degli interventi e la comunicazione continua e tempestiva delle chiusure agli operatori». Il presidente dell' Autorità di sistema portuale di **Genova** e Savona, Paolo Emilio Signorini è netto sulla questione ma non pessimista. Le sue parole arrivano dopo le dichiarazioni, al Sole 24 Ore, di Marco Donati, direttore generale di Cosco shipping Italy, il quale spiegato che il colosso cinese consiglia ai clienti di evitare l' utilizzo del **porto** di **Genova** per le merci, vista la situazione di della viabilità. Signorini è alla prese con uno scalo già in sofferenza per le conseguenze del lockdown: da gennaio a maggio 2020 le tonnellate di merci movimentate hanno avuto una discesa del 15,6% rispetto allo stesso periodo dell' anno scorso e i container hanno segnato, nei cinque mesi, -7%.

Presidente, è preoccupato per il futuro dello scalo di **Genova?** La situazione delle autostrade e della logistica in Liguria è certamente critica.

Però il **porto** della Lanterna svolge un ruolo che rende difficile sostituirlo: ha un larga movimentazione di container, circa 2,3 milioni l' anno, ed è di servizio a un bacino economico forte, quello del Nord Italia; ha, inoltre, un tesoretto di professionalità, composto da una rete di committenza che comprende oltre 1.200 realtà tra terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi e autotrasportatori. Sono elementi che rappresentano al tempo stesso la sua forza e il suo limite. Parlo di limite perché, proprio questo modo di funzionare, ha inibito lo sviluppo di una maggiore intermodalità e ha fatto sì che la crescita delle merci si sia stabilizzata su cifre alte ma non abbia fatto un ulteriore salto di qualità, che avrebbe potuto esserci se lo scalo avesse offerto più facilmente spazio a nuovi grandi operatori internazionali. Questo tuttavia è anche la sua forza perché questa committenza difficilmente abbandonerà **Genova**.

Perciò, nonostante Cosco, non è preoccupato che alcuni traffici si spostino in altri scali? Diciamo che mi sembra difficile che tutti fuggano dal **porto**. Abbandonare **Genova**, tra l' altro, può risultare costoso per chi lo fa. Scali come Trieste e Ravenna, ma la stessa La Spezia, hanno limiti di capacità e, nel momento in cui arrivassero a saturazione, si alzerebbero le tariffe dei terminal. I primi due, poi, sono a una distanza molto maggiore dalla destinazione delle merci che normalmente fanno scalo a **Genova**. E anche se si sceglie La Spezia, poi per il trasporto si deve affrontare la Cisa. Insomma qualcuno potrà spostare traffici ma con un impatto sui costi molto forte. **Negli anni '80, la convinzione della Culmv che la merce dovesse passare da **Genova**, qualsiasi sacrificio gli si imponesse, ha svuotato le banchine. Non vede questo rischio?** Era una situazione diversa: allora c' era un po' di arroganza nel pensare che tutto ruotasse intorno a **Genova**. Oggi ci sono degli operatori che hanno fatto investimenti nel **porto** e vogliono utilizzarlo. Parlo anche di grandi realtà come Maersk, Psa, Msc e la stessa Cosco. E poi da agosto avremo in funzione il nuovo viadotto sul Polcevera, che comunque agevererà il traffico tra A7, A26 e A10. Mi sento di essere ottimista.



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

Però non si possono accettare code chilometriche ogni giorno. Infatti. Ci sono due misure su cui lavorare: la prima è la programmazione. La mobilità deve essere regolata con precisione. Non si può più pensare questa si concentri, sia per i mezzi pesanti che per i cittadini, tutta dalle 7 alle 10 e dalle 15,30 alle 19,30. Bisogna regolare i flussi. E con Autostrade che chiude le gallerie di notte, non serve neppure tenere i terminal aperti in ore notturne. Occorre invece programmare bene; evitando, ad esempio, di chiudere insieme tratti della A7 e della A26 nella stessa direzione. Questo serve ad avere chiare anche le direzioni da cui i camion entrano a **Genova** e a organizzare i varchi portuali per accoglierli o farli uscire. La seconda misura importantissima è la comunicazione. Non si può avvisare alle 6 di mattina che una galleria in cui si fanno i lavori riaprirà in ritardo. A quell' ora i mezzi sono ormai in strada: le informazioni devono arrivare prima agli operatori. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Pedaggi sospesi

Liguria paralizzata dai lavori in autostrada. I cinesi "abbandonano" il porto di Genova

Andrea Moizo

Non fosse bastato il Covid, i traffici del **porto** di **Genova** (-16,4% nelle merci e -70% nei passeggeri nei primi cinque mesi del 2020), il più importante per le industrie del Nord Italia, rischiano ora il tracollo definitivo per il caos autostrade. Nei giorni scorsi si sono registrate decine di chilometri di coda sul nodo genovese dove convertono 4 direttrici autostradali, con conseguente paralisi anche del traffico cittadino. La causa è il programma di manutenzioni sulle 285 gallerie dell' area avviato da Autostrade per l' Italia a gennaio e proseguito durante il lockdown. Secondo quanto ricostruito da Aspi, pur essendo state preliminarmente comunicate, le modalità sarebbero state contestate dal ministero dei Trasporti solo a fine maggio, costringendo a reimpostare un lavoro completato al 90 per cento e terminarlo in breve. Da qui il rigido piano di chiusure totali e parziali che, in progressivo smaltimento, si protrarrà tuttavia per tutto luglio, dilatando i tempi di spostamento sulle strade liguri. E inasprendo il rimpallo di responsabilità e di minacce legali in corso fra Regione, Mit e Aspi. Al quale non sono presumibilmente estranee né le imminenti elezioni regionali né le trattative governative apparentemente congelate sulla possibile revoca della concessione. Dopo la ferita del Morandi, a subire le conseguenze della disastrosa situazione del nodo autostradale genovese (nel weekend saranno sospesi i pedaggi) è l' intera economia ligure. Turismo e soprattutto portualità, essendo del tutto inadeguate per storiche ragioni le alternative ferroviarie. Come rivelato dalla testata specializzata Shippingitaly.it, tre giorni fa la rappresentanza italiana di Cosco, compagnia armatoriale cinese, terzo player mondiale, che da sola vale il 7-8% dei 2 milioni e mezzo di container movimentati a **Genova** e cogestisce il terminal di Vado Ligure (Sv), ha scritto ai clienti per avvisarli di possibili disservizi sui tempi di consegna e invitarli a valutare "scelte alternative" ai porti liguri. Che, per attori globali come il liner di Pechino, non sono necessariamente italiane. Le associazioni di categoria degli operatori portuali genovesi stanno valutando una class action, i sindacati hanno inserito il tema fra le rivendicazioni di una giornata di scioperi portuali già proclamata (per altre ragioni) per il 24 luglio, l' Autorità Portuale del capoluogo preme per un intervento istituzionale che nei prossimi mesi almeno regoli i diversi flussi di mezzi (tir, pendolari, scuole, etc) affluenti in città, mentre Aspi sta approntando una riduzione dei pedaggi per l' utenza. La Via della Seta coi suoi ritorni erariali e occupazionali e i molti altri traffici internazionali che alimentano i porti liguri, però, rischiano nel frattempo di trovare sbocchi meno congestionati.



Caos autostrade, stop pedaggi Toti: «Ora intervengano i pm»

Ieri altri 20 chilometri di coda. Aspi: pagamenti sospesi nei weekend su 150 chilometri. Esposto del governatore

Lodovica Bulian

Lodovica Bulian Un'altra giornata di caos, la peggiore, sulle autostrade della Liguria che resta paralizzata in code di auto che arrivano fino a venti chilometri. Autostrade per l'Italia annuncia la sospensione dei pedaggi sui tratti più disagiati, mentre dal governatore della regione Giovanni Toti parte un esposto in Procura contro il ministero delle Infrastrutture. «Nell'esposto - ha spiegato Toti - sottolineiamo l'inottemperanza di un'ordinanza regionale firmata 3 giorni fa da parte del ministero. Sottolineiamo che il piano di sicurezza strutturale delle gallerie non tiene conto delle esigenze di un piano di sicurezza funzionale del traffico. Sottolineiamo - ha aggiunto Toti - che arrivano reiterati allarmi da tutti i nostri 118, i nostri pronto soccorso e ospedali per i trasporti di emergenza o ordinari. Chiediamo - ha concluso - alla Procura di assumere, ove lo ritenga, le conseguenti iniziative a fronte di un piano che sta mettendo a grave rischio tante persone nel territorio». Autostrade per l'Italia, che nei giorni scorsi aveva precisato che il piano per la messa in sicurezza di gallerie e altri tratti era stato concordato col ministero delle Infrastrutture, ha deciso di sospendere da oggi il pedaggio per un totale di 150 chilometri. Interessati i tratti tra Lavagna e **Genova** Ovest, Varazze-**Genova** Aeroporto e Ovada-**Genova**. «Autostrade per l'Italia - scrive l'azienda - , dati i rilevanti disagi sulle tratte liguri generati dalla concentrazione di attività di ispezione e manutenzione delle gallerie - necessaria per ottemperare alle prescrizioni del Mit di fine maggio - ha stabilito da oggi un'ulteriore estensione delle esenzioni tariffarie rispetto a quelle già in essere dallo scorso 2 giugno. Oltre alle gratuità già attive per il traffico locale sulla rete ligure, da sabato 4 luglio entreranno in vigore anche altre agevolazioni, valide per tutti i veicoli, indipendentemente dalla provenienza, che percorrono alcuni tratti in entrambe le direzioni». Dunque esenzione totale dei tratti dell'A12 e dell'A7 da Lavagna a **Genova** Ovest a Vignole Borbera; esenzione totale anche dell'A10 da Varazze a **Genova** Aeroporto e dell'A26 da Ovada all'allacciamento con l'A10. Ieri i cantieri hanno bloccato la viabilità intorno al nodo di **Genova**, con venti chilometri di incolonnamenti all'altezza di Arenzano a causa della chiusura di un cantiere che era prevista per le 6 del mattino e che invece è avvenuta solo ore più tardi. «Autostrade continua a sottolineare che le chiusure per i controlli alle gallerie sono imposte da un cronoprogramma serrato deciso a Roma, dal ministero delle Infrastrutture c'è solo un silenzio assordante», accusa Toti. E il sindaco di **Genova** Bucci avverte che il caos sta mettendo a rischio anche la riapertura del ponte Morandi: «L'asfalto utilizzato dal cantiere arriva dal Piemonte, se i camion impiegano 4 ore per arrivare, il materiale è da buttare». Intanto anche l'azienda dello shipping Cosco oggi ha sconsigliato ai clienti di usare il **porto** di **Genova** per le spedizioni, suggerendo scali alternativi come La Spezia, Ravenna, Trieste, Venezia. «Il livello di allarme è massimo, la situazione è sfuggita al Mit per incapacità disarmante a pianificare e Aspi è responsabile dell'incuria della rete che va avanti da anni», attacca il direttore di Spediporto Giampaolo Botta.



Il Resto del Carlino

Genova, Voltri

Caos autostrade, la Liguria di nuovo ko Fuga dei giganti cinesi dal porto di Genova

Giornata di ordinaria follia per i troppi cantieri. Le aziende minacciano una class action: tempi di percorrenza raddoppiati Polemiche e accuse incrociate tra Governatore e ministero dei Trasporti. Sulla rete regionale pedaggi sospesi nel weekend

di Antonio Troise ROMA Ora basta, i cinesi della Cosco hanno perso la pazienza. E minacciano addirittura di lasciare il **porto** di **Genova**: un caos come quello che si è vissuto anche ieri su strade e autostrade liguri davvero è insostenibile. Giornate di ordinaria follia sul fronte del traffico, tempi di percorrenza raddoppiati, slalom fra i cantieri, gallerie chiuse che hanno costretto gli automobilisti, nel primo giorno del grande esodo, a code infernali. E poi, la lunga coda dei camion e dei Tir che non riuscivano a entrare nel **porto** e sbloccare la montagna di container fermi da giorni sui piazzali perché nessun cliente poteva ritirarli. E non basta sapere che l'Aspi, oltre ad aver esteso l'esenzione dal pedaggio nel weekend sulla rete ligure per un totale di 150 chilometri (l'esenzione resterà in vigore fino a quando permarranno condizioni di rilevante disagio sulla rete), promette che la situazione dovrebbe migliorare già da stamattina, quando saranno riaperte almeno dieci gallerie. No, non basta: perché ci sono i terminalisti che vogliono essere pagati anche se la merce non si muove per cause di forza maggiore. «Quello che sta accadendo a **Genova** è molto pericoloso perché se un cliente è costretto a spostarsi altrove non è scontato che in futuro possa tornare indietro», si sfoga il direttore generale di Cosco Shipping Lines Italia, Marco Donati. Come a dire, in queste condizioni nessuna impresa, a cominciare dalla multinazionale cinese, può garantire di restare nel **porto** ligure e non cercarsi qualche altro scalo più raggiungibile e magari con infrastrutture efficienti. Un allarme da non sottovalutare per una città che non ha ancora chiuso i conti con la tragedia del Ponte Morandi e che sta cercando di rimettersi in piedi. Il venerdì nero di trasporti liguri è stato, in realtà, la cronaca di un disastro annunciato. Con oltre 100 cantieri aperti e 29 gallerie chiuse per manutenzione, già nelle ultime settimane la situazione ha da giorni superato il livello di guardia. Poi, nelle giornate del primo grande esodo, è scoppiata la grande emergenza. Tre ore e mezza per fare tratti che, quando va male, si coprono in 120 minuti. E, in alcune aree, i tempi di percorrenza sono stati ancora più elevati, con file interminabili e nervi a fior di pelle. Ma è l'intera viabilità di **Genova** ad essere andata in tilt, soprattutto a causa della chiusura del tratto dell'A10 con l'allacciamento con la A26 e Arenzano, uno stop necessario per completare le ispezioni nella galleria Borgonovo. Come se non bastasse, tutto è stato condito con il solito scaricabarile di responsabilità fra l'Aspi, la società che gestisce la rete autostradale, e il ministero delle Infrastrutture, che avrebbe dato le disposizioni per la messa in sicurezza delle gallerie con un colpevole ritardo. Accuse subito rispedito al mittente. Polemiche ancora più difficili da digerire dopo il lungo lockdown durato tre mesi, durante i quali le strade sono rimaste praticamente deserte e i lavori avrebbero potuto essere effettuati senza alcuna conseguenza sulla pelle dei cittadini. Ma il blocco dei trasporti ha messo letteralmente in ginocchio soprattutto il **Porto** di **Genova** che è pronto a citare in giudizio Autostrade per chiedere un maxi-risarcimento. Dopo gli spedizionieri, è toccato infatti al presidente di Assitterminal, Luca Becce, confermare che l'associazione sta valutando un'azione «legale sotto forma di class action o di richiesta danni». Di fatto «il **porto**



Caos autostrade, la Liguria di nuovo ko Fuga dei giganti cinesi dal porto di Genova

Giornata di ordinaria follia per i troppi cantieri. Le aziende minacciano una class action: tempi di percorrenza raddoppiati Polemiche e accuse incrociate tra Governatore e ministero dei Trasporti. Sulla rete regionale pedaggi sospesi nel weekend

Il Porto di Genova è in tilt

Una lunga coda di camion e Tir che non riuscivano a entrare nel porto di Genova. I terminalisti minacciano di lasciare il porto di Genova. Le aziende minacciano una class action: tempi di percorrenza raddoppiati. Polemiche e accuse incrociate tra Governatore e ministero dei Trasporti. Sulla rete regionale pedaggi sospesi nel weekend.

Il Porto di Genova è in tilt

Una lunga coda di camion e Tir che non riuscivano a entrare nel porto di Genova. I terminalisti minacciano di lasciare il porto di Genova. Le aziende minacciano una class action: tempi di percorrenza raddoppiati. Polemiche e accuse incrociate tra Governatore e ministero dei Trasporti. Sulla rete regionale pedaggi sospesi nel weekend.



Il Resto del Carlino

Genova, Voltri

è rimasto isolato mettendo a rischio i lavoro i circa 3mila addetti diretti e 25mila indiretti per un giro di affari di alcuni miliardi l' anno». Sul piede di guerra anche il presidente della Liguria, Giovanni Toti e l' assessora alla sanità, Sonia Viale, che hanno inviato una lettera-esposto in procura contro l' Aspi e Mit: il blocco avrebbe danneggiato anche l' assistenza sanitaria. Tesi smentita da Aspi: «Avevamo informato il 118». Uno scontro dopo l' altro. «È stata un' altra mattinata di follia - commenta il governatore della Regione - Mentre dal ministero dei Trasporti non è arrivata neanche una riga per rispondere alle nostre richieste. Oltre all' incompetenza, si tratta di maleducazione e mancanza di rispetto per le migliaia di persone intrappolate sulle autostrade. Scelte che distruggono la nostra economia e mettono a rischio la salute e la vita delle persone». In allarme anche i sindacati che chiedono al Prefetto l' immediata apertura di un tavolo per affrontare la crisi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Toti: 'La situazione sta diventando drammatica per porto, imprese, commercio e turismo' . Si muovono i sindacati Confcommercio e terminalisti pronti ad azioni legali e class action. Attanasio: se si ferma la Liguria, si ferma il Paese

Il grido d' aiuto dell' economia 'Stiamo subendo danni più gravi di quelli avuti dopo il Morandi'

Gli Industriali hanno scritto al ministro dei Trasporti Paola De Micheli per denunciare come la situazione abbia, sul sistema economico, «enormi ripercussioni, più pesanti di quanto accaduto dopo il crollo del Morandi» e per chiedere «quali provvedimenti intenda prendere per restituire» al territorio «una condizione di sufficiente normalità». I terminalisti studiano un' azione legale. Il presidente di Assiterminal, Luca Becce, annuncia che la categoria chiederà un risarcimento danni per i disagi. «Stiamo valutando un' azione legale sotto forma di class action o di richiesta danni ad Autostrade, ma valuteremo di farla a diversi soggetti». Dalla Camera di Commercio di Genova, il presidente Luigi Attanasio, si dispera: «Se si ferma la Liguria si ferma il Paese. Se solo chi sta al governo avesse l' intelligenza di capire che questo blocco È un problema nazionale, non certo solo ligure». L' intelligenza di capire? «Il porto di Genova È il primo contribuente di questo Paese - ricorda Attanasio -. Il governo sembra non comprendere la portata del disastro, per il sistema economico ligure, italiano e per le casse dello Stato». Attanasio si scalda per «l' inaccettabile silenzio. Ci ignorano perché siamo piccoli? Grideremo più forte, ci mobileremo. Sono pronto a rivolgermi alla stampa internazionale, se serve. Non ci fermeremo». Il presidente di Confindustria Genova Giovanni Mondini È lapidario: «Il rimpallo di responsabilità ci ha stancato. Ogni giorno che passa incrementa il danno gravissimo prodotto al porto e alle imprese. Non c' È più tempo, il termine del 10 luglio per uscirne È già tardi. Siamo al disastro, stiamo patendo danni molto peggiori della fase post Morandi. Il silenzio del Mit non È più tollerabile». I terminalisti confermano la gravità di una situazione che rischia di far collassare un sistema, la logistica, già provato dal Covid-19. «Ora di fatto il porto È isolato», dice Becce, sottolineando che le attività rappresentate da Assiterminal a Genova impiegano tremila addetti diretti e oltre 25 mila di indotto. «Rappresentiamo un gettito Iva di diversi miliardi e alimentiamo più del 40% dei volumi che servono per il sistema produttivo italiano» scandisce, allineandosi alla posizione di Attanasio. La Regione torna ad attaccare Autostrade e il ministero dei Trasporti. Il presidente Giovanni Toti ha firmato tre atti: un esposto in Procura, per sottolineare l' impossibilità di garantire la sicurezza dei cittadini (ambulanze); una richiesta di un tavolo in cui quantificare il danno per la riorganizzazione dei servizi e l' immagine; una richiesta, rivolta al presidente della Conferenza Stato -Regioni, Stefano Bonaccini, affinché il problema delle mancate risposte del governo al caos autostradale ligure diventi una questione sollevata da tutte le Regioni, perché l' atteggiamento del dicastero andrebbe contro il principio di leale collaborazione tra le istituzioni. «La situazione sta diventando schiavo il nostro lavoro su tanti fronti, compreso il nuovo ponte: la prossima settimana deve arrivare l' asfalto dal Piemonte e non può restare quattro ore in coda». Stamattina È convocato un incontro in Prefettura richiesto dalle categorie economiche «per presentare ipotesi di azioni concrete che possano aiutare le nostre imprese e i nostri lavoratori a tornare protagonisti dello sviluppo della nostra regione». Tra i partecipanti Paolo Odone (Confcommercio): «Siamo pronti ad azioni legali e manifestazioni di piazza». Odone, presidente dell' Aeroporto di Genova, conferma i problemi dello scalo: «Oggi (ieri ndr) il 10% dei passeggeri con



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

biglietto non si sono presentati in aeroporto, È probabile che possa dipendere dal traffico». Che il caos delle autostrade incida su I turismo È confermato dai balneari. «Abbiamo fornitori che arrivano con grande ritardo o addirittura il giorno dopo - denuncia Enrico Schiappapietra, segretario regionale del Sib -. I clienti iniziano a non prenotare nei fine settimana perché non vogliono stare ore nel traffico». Anche gli artigiani sono in difficoltà. «Stiamo pensando di manifestare la prossima settimana affonda Barbara Bancho (Cna) -. Non si può pensare di recuperare in neanche due mesi lavori non fatti in quarant' anni». Dai sindacati per ora si preferisce non aderire a manifestazioni che potrebbero incrementare i disagi. Ma la richiesta di un intervento della Prefettura È condiviso, e la situazione attuale viene definita «non più tollerabile». Per le segreterie liguri di Cgil, Cisl e Uil «occorre trovare soluzioni. Serve chiarezza sui tempi delle manutenzioni sulla realizzazione delle infrastrutture necessarie a partire dalla Gronda, serve un piano che sia compatibile con le esigenze della città e della sua mobilità». «Dinanzi al disastro dei trasporti saremo costretti a proclamare una nuova mobilitazione regionale della categoria», Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il gruppo cinese Cosco scrive ai clienti: «Strade liguri impercorribili, per ora vi consigliamo di scegliere altri scali italiani» Pessina (Hapag -Lloyd): «La fuga non È la soluzione». Zuccarino (Msc): «Città strategica, noi continueremo a investire»

La rabbia e l'orgoglio del porto di Genova 'Si rischia il collasso, resistere è difficile'

Simone Gallotti / GENOVA Arrivare e uscire dal porto di Genova È diventato quasi impossibile. I continui cantieri sulle autostrade liguri stanno isolando da terra lo scalo più importante d' Italia. E ora i problemi arrivano anche dal mare: a giugno le navi arrivate nel principale terminal container della città, quello gestito dal colosso Psa di Singapore, sono state meno persino di quelle di maggio. Il caso Genova È arrivato così fino in Cina e Pechino pensa di abbandonare la città: «Non È stato ancora deciso, ma l' opzione È sul tavolo» spiega Augusto Cosulich, numero uno di Cosco, la grande compagnia cinese di trasporto marittimo. La lettera che i cinesi hanno inviato ai clienti È chiara: «In questo periodo È meglio scegliere un altro porto più efficiente rispetto a Genova». E la Via della Seta rischia così di fermarsi sotto la Lanterna. **PROBLEMI MA NON PER TUTTI** In banchina però ieri non tutti hanno preso bene l' offensiva di Cosco: «Difficile che i cinesi lascino gratis ai concorrenti tutti gli interessi che hanno su Genova» era il ragionamento dei camalli più esperti. E infatti poco dopo gli altri grandi armatori, concorrenti di Pechino, ne hanno subito approfittato e attorno al porto sull' orlo dell' abbandono si sono schierati tutti i big. «Negli ultimi tempi, nonostante la crisi, Genova È riuscita addirittura a guadagnare terreno o spiega Francesco Zuccarino, da 50 anni l' uomo di Msc a Genova - Lo dimostra il fatto che a giugno il traffico container della nostra compagnia È aumentato dell' 1,8% rispetto allo stesso mese dell' anno scorso. Ecco perché siamo moderatamente fiduciosi per l' andamento dell' intero 2020». La compagnia di Gianluigi Aponte gestisce la seconda flotta al mondo e non ha intenzione di lasciare lo scalo ligure, nonostante i problemi autostradali: «Genova e il suo porto restano strategici per Msc, che È intenzionata a rafforzare la propria partnership con la città e a portare avanti gli investimenti annunciati». Zuccarino conferma anche la strategia sul nuovo terminal container che sta per nascere: «Calata Bettolo procede come da programma e contiamo di inaugurarlo il prima possibile». Anche Stefano Messina, presidente di Assarmatori e dello storico gruppo dello shipping genovese, va giù duro: «Abbandonare Genova? » una follia. Per noi È vero il contrario. In porto nei giorni scorsi c' era una presenza massiccia di navi delle compagnie che aderiscono alla nostra associazione, ed È la conferma tangibile di quanto stiamo affermando: il porto di Genova È il fulcro essenziale del più importante sistema logistico e produttivo del Sud Europa. » improponibile pensare ad alternative: la nostra intenzione È quella di rafforzare linee e servizi sullo scalo ligure». Il principale cliente di Genova È la compagnia tedesca Hapag -Lloyd e l' uomo che rappresenta il gruppo in Italia È Paolo Pessina, da pochi giorni presidente anche degli agenti marittimi genovesi: «» un momento molto difficile, ma l' alternativa non può essere la fuga, semmai È l' intermodale: dove non arrivano i camion perché c' È un serio problema sulle autostrade, può arrivare il treno. E infatti la strategia di molte compagnie (Hapag -Lloyd e Msc sono tra que ste, ndr) È stato quello di aumentare la merce trasportata su ferrovia». I mezzi pesanti che ogni giorno lavorano nel porto di Genova sono 4.500. Un' enormità, che ora la rete stradale non È più in grado di gestire. Ieri gli esperti di logistica facevano notare, tuttavia, che i disagi saranno limitati nel tempo, al massimo per altre due settimane, e risulta al Secolo XIX che i clienti alla fine non abbiano subito troppi ritardi. A pagare il prezzo più alto sono stati invece i camionisti.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

'SCONTRO COMMERCIALE^a Paolo Signorini, il presidente dell' Autorità portuale, dice esplicitamente quello che tutto il porto pensa: quelle minacce di addio servono più a dare una scossa al mini A maggio i conti dei container sono stati molto negativi: i container sono scesi di quasi 30 punti rispetto allo stesso mese dell' anno scorso. E giugno È andato anche peggio: al terminal Psa di Genova Pra' le navi sono diminuite ulteriormente a poco più di 40. La flessione globale potrebbe salire al 35%. Anche gli imprenditori milanesi lanciano l' allarme sull' export e al Secolo XIX il presidente di Assolombarda suona la sveglia: 'Con le autostrade bloccate, le nostre aziende rischiano di perdere competitività^a. » uno dei primi segnali che a pagare il prezzo più alto potrebbe essere il porto di Genova con altri container che dalla Pianura Padana prendono la via del Nord Europa per arrivare prima a destinazione. Gli armatori investono di più sul treno per superare l' imbuto autostradale: Msc ha deciso di potenziare i servizi intermodali con più partenze a settimana per collegare i porti liguri con Rivalta Scrivia, Milano, Brescia, Padova, Verona, Bologna e Rubiera. stero e ad Autostrade e non dovrebbero essere prese alla lettera: «Penso che la situazione non sia così estrema dice Signorini - » un doppio allarme: uno sul fronte infrastrutturale e serve una rapida soluzione. L' altro È anche di politica commerciale: dati questi extra costi e lo stato di sofferenza, dicono, ci attendiamo sconti dai terminal. Sicuramente È necessario che nel giro di una decina di giorni si risolva». L' allerta rimane comunque massima: ieri i varchi del porto sono di nuovo andati in tilt con chilometri di code e gli spedizionieri che dichiarano guerra a ministero e Autostrade: «Così finiamo al collasso». Ecco: la sensazione È che anche Cosco abbia minacciato Genova perché Roma intenda.

IL RACCONTO Guerra di posizione tra ministero e Autostrade, che ora estende i tratti dove non chiede il pedaggio. Oggi si paga, poi il rimborso

I prigionieri delle autostrade liguri Intorno a Genova l'ingorgo infinito

DI ALESSANDRO CASSINIS

GENOVA - Alle 5 del mattino Davide Costanza si sveglia nella cabina del suo Tir parcheggiato a Pieve Emanuele, a sud di Milano, dove la sera prima ha caricato rifornimenti alimentari per i supermercati della Liguria. Alle 5.45 il Mercedes bianco con la banda rossa entra nell'autostrada A7 al casello di Binasco e dopo un'ora e mezzo è sulla bretella Bettole-Predosa, a nord di Novi Ligure, per passare sulla A26 e andare verso Arenzano, la sua prima tappa. Poi si ferma. Si ferma tutto intorno a **Genova**, e da **Genova** non si può andare né verso Levante né verso Ponente, la città stessa si blocca per ore. È la paralisi perfetta. Va avanti così da settimane, con 110 cantieri aperti sulla rete ligure, e tutte le gallerie da ispezionare, ma ieri è stato il venerdì più nero di tutti. Al traffico di camion che il **porto** di **Genova** ha rimesso in circolo con la riapertura post-Covid si è aggiunto il flusso dei vacanzieri che cercavano di raggiungere le seconde case in riviera. Autostrade aveva annunciato che alle 6 di mattina avrebbe riaperto il tratto della A10 (**Genova**-Ventimiglia) tra l'allacciamento con l'A26 e Arenzano. Ma l'ispezione alla galleria Borgonovo è stata più lunga del previsto. Quattro ore. Quattro ore di inferno assoluto, pervasivo, totalizzante, che ha condannato all'eternità, come in un brutto sogno, ogni metro di strada. Davide ha 33 anni, è camionista da 10, ma una cosa così non l'aveva mai vista. «Faccio questo viaggio due o tre volte la settimana, di solito impiego due ore e mezzo da Binasco ad Arenzano. Questa volta ci ho messo cinque ore». Tre ore e mezzo da Ovada ad Arenzano, 12 chilometri l'ora, poco più di una buona diligenza del Seicento. Nel frattempo il traffico viene fatto uscire dall'autostrada e invade l'Aurelia e **Genova**. Un caos biblico. Alla fine di una giornata da dimenticare, Autostrade per l'Italia promette di riaprire dieci gallerie entro le 6 di oggi: sette sulla A26 e tre sull'A12. La prossima notte saranno riaperte altre tre gallerie in A26 e tra il 5 e il 7 luglio riapriranno sei tunnel in A12. Ma soprattutto da oggi le esenzioni tariffarie già decise il 2 giugno saranno estese anche al traffico non locale con l'abolizione del pedaggio per un totale di 150 chilometri: tutti i veicoli, provenienti anche da fuori regione, viaggeranno gratis in entrambe le direzioni sull'A12 e l'A7 da Lavagna a **Genova** Ovest a Vignole Borbera, sull'A10 da Varazze a **Genova** Aeroporto e sull'A26 da Ovada all'allacciamento con l'A10. Per la sola giornata di oggi bisognerà chiedere il rimborso del pedaggio. Poi, da mezzanotte e fino a nuovo avviso, l'esenzione sarà automatica. Tutto era cominciato il 30 dicembre 2019 con il crollo di un pezzo di copertura della galleria Berté sull'A26. Autostrade avvia le ispezioni di tutte le gallerie di sua competenza usando uno standard francese (Cetu) applicato nel tunnel del Monte Bianco e approvato dal Ministero il 20 maggio scorso. Ma il 29 maggio, quando questo controllo era completato al 95 per cento in Liguria (dove si trova la metà delle gallerie autostradali di tutta Italia), gli uffici ispettivi ministeriali impongono ad Autostrade di cambiare metodo: bisogna rimuovere tutte le onduline, il rivestimento interno delle gallerie, e farlo nei tempi già previsti, ossia il 30 giugno. È un'operazione lunghissima, perché si parla di 350 mila metri quadri di rivestimento da togliere e rimettere in pochi giorni, mentre nel progetto originario la stessa procedura sarebbe stata ultimata entro fine anno. Il 30 giugno Autostrade esprime le sue perplessità in una lettera al Ministero, avvisando che i «disagi si estenderanno a tutto il mese di luglio», ma



«disagi si estenderanno a tutto il mese di luglio», ma

La Repubblica

Genova, Voltri

il governo concede solo una proroga al 10 luglio. «Ce la faremo», promettono dalla società controllata dai Benetton. Il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti chiede i danni al Mit e presenta un esposto in Procura. I danni sono incalcolabili. Il colosso cinese Cosco, che è presente a Genova dal 1963 e ha una flotta di 800 navi, invita a non usare il porto di Genova: «C'è un caos mai visto». Il terminalista Aldo Spinelli sbuffa attraverso la mascherina: «Rinviate i lavori in autostrada a settembre-ottobre, quando non ci saranno più turisti », implora uno degli ultimi imprenditori genovesi che resistono in porto tra fondi stranieri e colossi multinazionali. «Per il porto di Genova questa delle autostrade sta diventando una catastrofe peggiore del ponte Morandi e del Covid». Che danni prevede? «Avremo una perdita del 20-25 per cento nei container e del 40-50 sui traghetti». Alle 14.30 Davide Costanza sta scaricando altra merce all' Ipercoop di Genova Bolzaneto, poi caricherà frutta e verdura da portare a Dalmine. Siciliano trapiantato in Liguria, è dipendente della cooperativa Paratore di Genova. Il lavoro gli piace e «per fortuna» non ha moglie e figli che lo aspettano: nelle ultime settimane non ha quasi mai dormito a casa. Cene in cabina con un fornello e poi via, sempre rispettando le tabelle orarie. Ora va a Dalmine, poi di nuovo a Pieve Emanuele, dove conta di arrivare verso le 8 di sera. «Basta allontanarsi da Genova e le cose vanno meglio». Domani è un altro giorno, si vedrà. ©RIPRODUZIONE RISERVATA

Il reportage In un' area industriale ho preso la tanica da 30 litri e me la sono fatta così, la doccia In pratica ho lavorato 10 ore gratis, e ho perso una giornata intera di riposo

La strada grama dei camionisti "Sempre in coda ma che vita è?"

di Donatella Alfonso Sono stanchi, tanto. Lo vedi negli occhi del camionista tedesco che mostra a tutti un pezzetto di carta con il nome di un deposito costiero e non ha nemmeno la voce per chiedere, in qualche frase inframmezzata di più lingue, da dove si passi per raggiungerlo. E nell'irritazione contenuta a fatica di Vincenzo Mercurio, seduto sui gradini della palazzina degli uffici di San Benigno in attesa dei documenti per ripartire, che sa già che nemmeno questa settimana riuscirà a passare due notti a casa sua, a Pescara, e di Robertino Tafuni, che della sua casa di Aprilia, vicino Roma, rimpiange soprattutto la doccia: « La settimana scorsa non sono riuscito ad arrivare a casa, non ce la facevo più. Non è che ti disinfetti con l'amuchina, la sera abbiamo bisogno di una doccia, di lavarci, di toglierci il sudore e la fatica di tante ore alla guida: è finita che ero con il camion in un'area industriale, ho tirato fuori una tanica da 30 litri e me la sono fatta così, la doccia: se fosse passata una pattuglia mi avrebbero denunciato per atti osceni». L' incubo delle code sulle autostrade liguri, per il mondo degli autotrasportatori, è anche questo: non potersi permettere nemmeno una

sacrosanta doccia la sera, la cena in trattoria che spesso, soprattutto per gli stranieri dell' est Europa che stanno in giro quindici giorni alla guida di autotreni che percorrono il continente e hanno meno soldi in tasca, viene soppiantata dal fornello nel parcheggio. « Ma che, è vita? Io alla trattoria, almeno a un pasto civile non ci rinuncio - dice Lorenzo Cavaradossi, 36 anni e da 15 al volante, un inizio come autista e ora " padroncino" di tre mezzi, ma sempre sulla strada. E racconta che sabato scorso è sceso dalla Lombardia per recuperare un container vuoto, quasi solo una cortesia, ed è finito nell' ingorgo della A26: "in pratica ho lavorato 10 ore gratis, e ho perso una giornata di riposo. E va bene che ero io, se fosse stato un dipendente lo avrei dovuto pagare per non aver potuto fare nulla». Al varco di San Benigno, proprio sotto la Lanterna, i Tir arrivano veloci, impegnano le corsie verso l' entrata ai terminal quasi con un senso di liberazione. E non può che essere così, dopo che da settimane sanno che affrontare le autostrade liguri è un' incognita che può anche trasformarsi in un incubo. Sugli smartphone di Giuseppe Bossa, coordinatore dell' Osservatorio sulla Logistica dei trasporti di **Genova** e di Franco D' Artizio, segretario della Fai, la federazione dell' autotrasporto, i messaggi arrivano in continuazione: gli autisti informano sullo stato del traffico, scambiano informazioni e, spesso, si lasciano andare anche a sfoghi accorati. « Adesso ho 116 persone collegate » spiega D' Artizio mostrando la chat. Bossa fa ascoltare un audio inequivocabile arrivato qualche giorno fa: « Non è più possibile lavorare, lo dico a loro che stanno indicando il blocco siamo comunque bloccati! Qui parti da **Genova** per andare a Voltri in statale ci vogliono due ore e mezzaprendi i Giovi per andare su verso Milano e ti trovi l' autostrada chiusa a Ronco fino ad Arquata! Ma ci rendiamo conto? Qui le ditte vanno in rovina, non lavori più perché non ti fanno lavorare». " Padroncini" o società internazionali, dipendenti o imprenditori, il problema è uguale per tutti: si lavora meno, e soprattutto tante ore in più per ogni viaggio significano meno tempo per un altro carico, e quindi anche meno incassi. Se un camionista che lavora in proprio con il suo mezzo arriva fino ai 3000 euro al mese, spese comprese e puntando sulle trasferte notturne, i dipendenti arrivano al netto sui 1800-1900 euro al mese. «Ma questi sono i compensi per le imprese italiane - spiega Giuseppe Bossa - in ogni caso, sul territorio italiano anche gli stranieri



devono essere retribuiti con una paga oraria di almeno 9,80 euro, poi magari



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

in Romania la situazione è differente ». Sempre considerando che il contratto Fai prevede 13 ore di impegno giornaliero ma 9 di guida effettiva, sottolinea D' Artizio, che racconta di partenze delle 5 del mattino per poter raggiungere Voltri da Ovada, con le tensioni sempre più Fort che si registrano alle entrate dello scalo container di Psa, anche per le lunghe operazioni amministrative. E intanto ogni programmazione possibile salta: «Pensi che devi lavorare e devi fatturare, i soldi che hai speso per il camion li devi ammortizzare e poi c' è tutto il resto » , riprende Lorenzo Cavaradossi, accanto al suo Mercedes acquistato già usato nel 2016 a 40 mila euro. «Devi considerare che su ogni viaggio ci metti tre ore in più, perdi il tempo per riposarti e programmarti quello del giorno dopo, su 15 ore in una giornata ne hai perse almeno sei » sospira Vincenzo Mercurio. E gli fa eco Robertino Tafuni, accanto a lui sui gradini: «E poi devi fermarti a mangiare e a dormire, in qualche modo. Non siamo mica bestie »". © RIPRODUZIONE RISERVATA

Autostrade intasate da cantieri e code da oggi scatta l' esenzione su 150 chilometri

Ma il governatore Toti presenta un esposto in Procura per interruzione di pubblico servizio e chiede i danni

ALESSANDRA PIERACCI

ALESSANDRA PIERACCI GENOVA «Assordante silenzio del Mit» lo ha definito il governatore della Liguria Giovanni Toti. E in una giornata di prevedibile ingorgo autostradale, con tre feriti per un incidente, in un coro di proteste delle categorie economiche e dei sindacati contro l'isolamento della Liguria assediata da auto e camion, il presidente della Regione ha firmato quattro provvedimenti. Il primo è un esposto denuncia alla Procura della Repubblica perché verifichi se si configura il reato di interruzione di servizio essenziale e ne individui i responsabili. Poi la richiesta di un tavolo con Aspi e Ministero per una trattativa bonaria sui danni procurati dalla situazione con 7 giorni di tempo per poi adire eventualmente alle vie legali in sede civile. Quindi una richiesta alla Conferenza delle Regioni per inserire nell'ordine del giorno della prossima convocazione un punto sulla situazione ligure e sulla mancanza di risposte, e comunque di un rapporto istituzionale, con il Mit, che ha ignorato un'ordinanza regionale. Infine, una lettera al prefetto e ad Aspi per segnalare come i cantieri e i conseguenti ingorghi abbiano compromesso l'efficienza e efficacia sia dei servizi di emergenza sanitaria, sia di quelli dedicati al trasporto ordinario (quali ad esempio i pazienti dializzati), evidenziando che la Direzione Interaziendale Regionale Emergenza 118 lamenta la mancanza di puntuali e immediate comunicazioni ai servizi di emergenza 118, nel caso in cui si verificano inaspettati blocchi del traffico, determinati da incidenti o dall'esecuzione di lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria. (però Aspi ha risposto che Il dipartimento regionale Emergenza 118 è parte integrante del comitato operativo viabilità istituito presso la prefettura e, dunque, è perfettamente a conoscenza di ogni informazione utile riguardante la viabilità autostradale). Intanto Autostrade per l'Italia fa sapere che da oggi diventano gratuite altre tratte, per un totale di 150 chilometri intorno a Genova: A12 e A7 da Lavagna a Genova Ovest a Vignole Borbera, in A10 da Varazze a Genova Aeroporto e sull'A26 da Ovada all'allacciamento con l'A10 anche per gli automobilisti e i mezzi pesanti provenienti da fuori regione. «Per garantire il servizio pubblico la Regione non può dire al Mit o ad Aspi come fare i lavori - ha spiegato l'avvocato Lorenzo Cuocolo - La Regione può, come ha fatto nei giorni scorsi con una coraggiosa ordinanza, richiamare la garanzia di tutti gli altri interessi. Se riparo le gallerie ma l'autambulanza non riesce ad arrivare all'ospedale, ho un grossissimo problema che incide su un servizio pubblico essenziale che deve essere garantito. Purtroppo non è stato comunicato un piano alternativo e Regione Liguria ha dovuto segnalare il fatto alla Procura della Repubblica perché valuti se ci sono gli estremi di un'interruzione di servizio essenziale e valuti se ci sono responsabilità. Se si devono fare i lavori tutti insieme senza che siano stati programmati per tempo vuol dire che qualcuno ha sbagliato». «L'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi, ha ribadito la disponibilità a sedersi a un tavolo per rivedere il piano di lavoro - ha detto Toti - . Il Mit tace». Aspi promette miglioramenti dopo il 10 luglio. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Libero

Genova, Voltri

Chilometri di code dovute al prolungamento inatteso della chiusura di un tratto di A10 in direzione Savona. E il colosso orientale Cosco vuole spostarsi a Trieste o Ravenna

A Genova c'è troppo traffico Perfino i cinesi scappano via

Da oggi niente pedaggio su 150 km di strade liguri

BENEDETTA VITETTA **Genova** senza pace. Dopo il Ponte Morandi che ha letteralmente piegato la città, dopo la pandemia che ha fermato per mesi ogni tipo d'attività ora, in quello che doveva essere il momento della ripartenza, ecco una nuova grana per il capoluogo ligure. Che rischia di mettere definitivamente ko - questa volta dal punto di vista infrastrutturale, economico, logistico e turistico - non solo **Genova** ma l'intero Nord-Ovest. Ormai da giorni - ieri in più si sono registrate code chilometriche per il prolungamento inatteso della chiusura di un tratto della A10 **Genova**-Savona - il sistema autostradale regionale è in tilt. Tra assi in cui si viaggia con una corsia unica, tratti chiusi di notte e anche di giorno lungo le già trafficatissime A10, A12, A26 e A27. E i camion restano così fermi per ore in attesa di entrare o uscire dalla città.

Provocando rallentamenti nelle consegne via terra ma anche nelle spedizioni via mare. E creando anche notevoli problemi a chi utilizza l'auto. I problemi iniziano a sentirsi anche sul fronte turistico perché, visto ciò che è accaduto nei passati weekend, in molti ora puntano su altri lidi. I disagi - han già fatto sapere da Autostrade per l'Italia (Aspi) - proseguiranno anche nei prossimi giorni visto che ci saranno ispezioni in altri tunnel della rete. Ispezioni, fanno sapere da Aspi, necessarie in vista della scadenza del 10 luglio fissata dal Ministero. La situazione è talmente pesante che autostrade per l'Italia ha stabilito un'ulteriore estensione delle esenzioni tariffarie rispetto a quelle in essere dal 2 giugno. Oltre alle gratuità già attive per il traffico locale sulla rete ligure, da oggi 4 luglio entreranno in vigore ulteriori agevolazioni, valide per tutti i veicoli, indipendentemente dalla provenienza: esenzione totale dei tratti dell'A12 e dell'A7 da Lavagna a **Genova** Ovest a Vignole Borbera; esenzione totale del tratto dell'A10 da Varazze a **Genova** Aeroporto; esenzione totale del tratto dell'A26 da Ovada all'allacciamento con l'A10. Complessivamente i km di autostrada per i quali non viene richiesto il pagamento del pedaggio sono 150. E le esenzioni resteranno in vigore fino a quando proseguiranno i disagi. Su tutte le furie per la situazione di caos che sta vivendo la Regione, il governatore Giovanni Toti, che ieri ha scritto ad Aspi chiedendo che i blocchi legati ai cantieri vengano comunicati con tempestività. «Se permanesse la carenza di comunicazione lamentata» ha fatto sapere Toti «la Regione esporrà la questione alla Procura». Insomma dietro al caos delle autostrade liguri ecco venire a galla la vicenda delle vicende: la revoca della concessione ad Aspi chiesta dal M5S dopo il crollo del Morandi. Tre i protagonisti in campo: il Mit, la concessionaria Aspi - che ora sembra voler tirar la corda - e la Regione Liguria. Di situazione autostradale al collasso parlano anche i vertici di Cosco, la mega compagnia marittima cinese che nelle scorse ore ha inviato una nota ai propri clienti sconsigliando di utilizzare il **porto** di **Genova** per le spedizioni e suggerendo scali italiani alternativi. «La Liguria è in tilt» si legge in uno stralcio della missiva, «vi possiamo consegnare le merci usando altri porti, da Ravenna a Trieste». Presente a **Genova** dal '63, Cosco (società che fa capo allo Stato cinese) è il terzo operatore mondiale dei container con ben 800 navi e oggi movimentata sul **porto** ligure circa 170mila teu l'anno, ossia da sola vale quasi l'8% dell'intero scalo. «È la prima volta che ci troviamo a gestire una simile emergenza» ha detto Marco Donati, direttore generale di Cosco Shipping lines Ital, al Sole 24 Ore «coi camion che non riescono a entrare nel **porto**,



Libero

Genova, Voltri

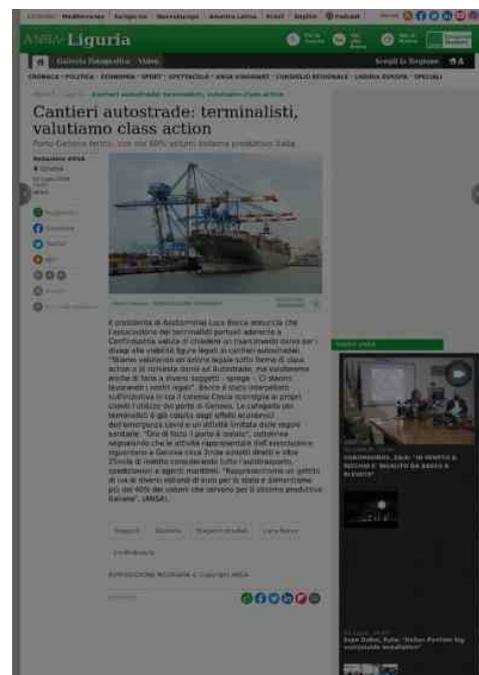
il casello di **Genova** Ovest bloccato nelle ore cruciali, i container fermi da giorni sui piazzali perché il cliente non può ritirarli e coi terminalisti che non fanno sconti ma intendono essere pagati anche se il container resta fermo per cause di forza maggiore». E la mossa di Cosco sta preoccupando l'intero comparto. «L'allarme è massimo: la situazione è sfuggita al Mit per incapacità disarmante a pianificare. In più Aspi è responsabile dell'incuria della rete che va avanti da anni». A parlare è Giampaolo Botta, direttore di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi. E c'è chi come Assiterminal, l'associazione dei terminalisti portuali aderente a Confindustria, ha già ipotizzato una «class action o richiesta danni ai vertici di Autostrade». Mentre i portuali hanno annunciato una grande mobilitazione per farsi sentire dalle istituzioni. riproduzione riservata A **Genova** traffico in tilt e chilometri di code mentre i vacanzieri cercano di raggiungere la riviera.

Ansa

Genova, Voltri

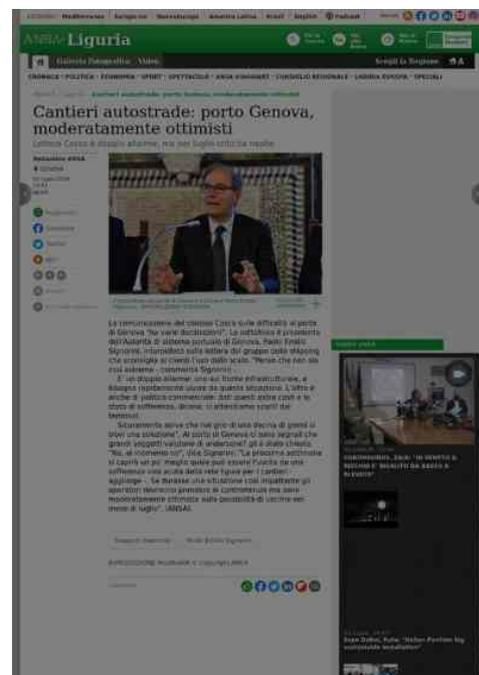
Cantieri autostrade: terminalisti, valutiamo class action

Il presidente di Assiterminal Luca Becce annuncia che l'associazione dei terminalisti portuali aderente a Confindustria valuta di chiedere un risarcimento danni per i disagi alla viabilità ligure legati ai cantieri autostradali. "Stiamo valutando un'azione legale sotto forma di class action o di richiesta danni ad Autostrade, ma valuteremo anche di farla a diversi soggetti - spiega -. Ci stanno lavorando i nostri legali". Becce è stato interpellato sull'iniziativa in cui il colosso Cosco sconsiglia ai propri clienti l'utilizzo del porto di Genova. La categoria dei terminalisti è già colpita dagli effetti economici dell'emergenza covid e un'attività limitata dalle regole sanitarie. "Ora di fatto il porto è isolato", sottolinea segnalando che le attività rappresentate dall'associazione riguardano a Genova circa 3mila addetti diretti e oltre 25mila di indotto considerando tutto l'autotrasporto, spedizionieri e agenti marittimi. "Rappresentiamo un gettito di iva di diversi miliardi di euro per lo stato e alimentiamo più del 40% dei volumi che servono per il sistema produttivo italiano". (ANSA).



Cantieri autostrade: porto Genova, moderatamente ottimisti

La comunicazione del colosso Cosco sulle difficoltà al porto di Genova "ha varie declinazioni". Lo sottolinea il presidente dell' Autorità di sistema portuale di Genova, Paolo Emilio Signorini, interpellato sulla lettera del gruppo dello shipping che sconsiglia ai clienti l' uso dello scalo. "Penso che non sia così estrema - commenta Signorini -. E' un doppio allarme: uno sul fronte infrastrutturale, e bisogna rapidamente uscire da questa situazione. L' altro è anche di politica commerciale: dati questi extra costi e lo stato di sofferenza, dicono, ci attendiamo sconti dai terminal. Sicuramente serve che nel giro di una decina di giorni si trovi una soluzione". Al porto di Genova ci sono segnali che grandi soggetti valutano di andarsene? gli è stato chiesto. "No, al momento no", dice Signorini. "La prossima settimana si capirà un po' meglio quale può essere l' uscita da una sofferenza così acuta della rete ligure per i cantieri - aggiunge -. Se durasse una situazione così impattante gli operatori dovranno prendere le contromisure ma sono moderatamente ottimista sulla possibilità di uscirne nel mese di luglio". (ANSA).



Autostrade, Regione Liguria presenta esposto a Procura contro Mit

Toti: situazione intollerabile

Roma, 3 lug. (askanews) - "Una delle peggiori giornate che la Liguria ha vissuto in queste settimane già difficili. Tutti si stanno rendendo conto della gravità della situazione sul nostro territorio, ad esclusione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, accompagnato, e questa è una grande delusione, da alcuni gruppi di opposizione locali. Cosco lascerà il porto di Genova, gli autotrasportatori vogliono organizzare un blocco di protesta, terminalisti e spedizionieri minacciano cause, Camera di commercio e imprenditori chiedono un incontro urgente al Prefetto. In questa situazione così drammatica e complessa il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, oltre a non aver ottemperato a una nostra ordinanza (fatto che configura un reato penale) non ha dato segnali neppure oggi, in una giornata drammatica per il traffico e anche per la sicurezza, segnata da un grave incidente. Unico fatto positivo, Autostrade ha fatto sapere che l'intera rete ligure sarà gratuita. Un' iniziativa che non può minimamente compensare i danni economici che stiamo subendo e la mancanza di sicurezza. L' amministratore delegato di Aspi, Roberto Tomasi, si è detto disponibile a un tavolo per cambiare il piano di lavoro, ma dal Ministero, ancora una volta, non è arrivata alcuna risposta". (Segue)

The screenshot shows the Askaneews website interface. At the top, there are navigation links for 'HOME', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'ESTERI', 'CRONACA', 'REGIONI', 'SPORT', and 'CULTURA'. Below this, there is a 'SPECIALI' section with various news categories. The main article is titled 'Autostrade, Regione Liguria presenta esposto a Procura contro Mit' and is dated 'Venerdì 3 luglio 2020 - 22:01'. The article text is partially visible, starting with 'Roma, 3 lug. (askanews) - "Una delle peggiori giornate che la Liguria ha vissuto in queste settimane già difficili...'. To the right of the article, there is a 'VIDEO' section with a thumbnail for 'TG Web Lombardia' and another for 'Mara Grazia Forza Divo e da voce ai lavoratori dello spettacolo'.

Genova24

Genova, Voltri

Autostrade, il colosso dello shipping Cosco ai clienti: "Caos mai visto, non usate il porto di Genova"

Gli spedizionieri: "Agire in fretta, se se ne vanno i cinesi il danno per l' economia ligure sarà incalcolabile"

Genova. Una doccia fredda ma di certo non inattesa quella arrivata da Cosco, colosso mondiale dello shipping che, in una serie di comunicazioni ai propri clienti, li sta invitando a non utilizzare il **porto** di **Genova** per le loro spedizioni a causa del problema dei cantieri autostradali e quindi dei ritardi per i tir diretti e provenienti dallo scalo. La notizia, anticipata questa mattina dal Sole 24 Ore, ha suscitato le ire della politica e dell' economia del settore. Nella lettera Cosco parla di 'caos mai visto' e sconsiglia quindi di utilizzare **Genova** e usare porti alternativi come La Spezia, Ravenna, Trieste, Venezia . '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', ha dichiarato al Sole il direttore generale di Cosco Shipping lines Italy, Marco Donati. Tra le reazioni più dure quella di Giampaolo Botta, direttore di Spediporto, che attacca ministero e concessionario autostradale :

'La situazione è sfuggita al Mit per incapacità disarmante a pianificare e Aspi è responsabile dell' incuria della rete che va avanti da anni', dice: ' Serve una soluzione efficace con impiego di risorse e uomini con centinaia di persone al lavoro giorno e notte per chiudere in fretta i cantieri o il danno per **Genova** e il Nord-Ovest sarà incalcolabile - dice Botta - perché quando un operatore cambia il posizionamento su un **porto** farlo tornare indietro non è semplice'. La cinese Cosco è presente a **Genova** dal 1963 , ha una flotta di 800 navi ed è il terzo operatore mondiale dei container dopo la compagnia svizzera Msc (Mediterranean Shipping Company) e il leader del settore: la danese Maersk Line. Durante il periodo del lockdown la sua azione è stata fondamentale, in concerto con Regione Liguria e protezione civile, per far arrivare alcuni milioni di mascherine.



Genova in lockdown di mare e di terra

Huffpost Italy Genova Persino le ambulanze a sirene spiegate, con a bordo persone colpite da infarto o ictus, restano bloccate in quel maxi-ingorgo h24 in cui si è trasformata Genova. La denuncia della direzione ligure del 118 è la sintesi impietosa dell' inesorabile declino che sta pagando la città portuale che vive di traffici e invece si ritrova a morire di traffico. Da giorni il porto, il cuore economico, è occluso sia in entrata che in uscita. Questa mattina i terminalisti hanno visto arrivare la polizia nei piazzali per impedire ai mezzi pesanti di uscire in strada: "Ordini dalla Prefettura. Tutti i camion devono restare fermi in porto". Mentre gli autotrasportatori che dovevano recarsi ai terminal per caricare i contenitori all' alba, alle 11 erano ancora fermi in coda. L' immagine che arriva da Google Maps è un gigantesco anello rosso che imprigiona Genova in una morsa da cui non si entra e non si esce, fotografia di una città ingolfata e isolata. L' ennesima giornata di ordinaria passione è iniziata con una distesa di nove chilometri di veicoli sulla A7 Genova-Serravalle, un' altra coda di cinque chilometri sulla A12 nei pressi di Genova Nervi, altri dieci chilometri sulla A10 tra l' aeroporto e il bivio per la A26. Anche la viabilità interna è stata un inferno, con la sopraelevata direzione Foce verso Sampierdarena rimasta chiusa. "Tutta la città si è intasata, siamo bloccati mani e piedi", dice all' HuffPost Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto Genova. C' è il calvario dei cittadini ormai all' ordine del giorno da quando è crollato il Ponte Morandi due anni fa. Ma c' è soprattutto il declino economico di una città che ogni giorno collassa per problemi infrastrutturali annosi ed esasperati dal Covid: la Gronda bloccata, il ponte crollato, una rete ferroviaria ancora sottosviluppata. A ritardi infrastrutturali si sommano quelli gestionali, e fanno ancora più rabbia. Tutto il mondo economico e logistico che ruota intorno al porto è avvelenato con Autostrade per l' Italia: "Stiamo valutando con altre associazioni della logistica una class action contro Aspi. Qui siamo veramente al colmo", lamenta Luca Becce, presidente di Assiterminal-Confetra. "C' è uno scaricabarile continuo tra Regione, ministero e Autostrade. Ma soprattutto c' è la totale mancanza di coordinamento con le istituzioni. Pensi: non si è sfruttato il lockdown per fare i lavori di manutenzione, i cantieri sono subito ripartiti appena sono riprese le attività economiche. Tutto questo è un delirio". E' notizia di oggi, riportata dal Sole 24 Ore, che il colosso statale cinese dei container Cosco sta invitando i suoi clienti a utilizzare altri porti italiani per i loro commerci. Scappa così dalla città il terzo gruppo al mondo nel settore (dopo Maersk e Msc) che ha scommesso sulla Lanterna fin dal 1963. Anche altri player, riportano i rumors da Genova, stanno considerando di dirottare altrove i propri traffici. "Sarebbe l' Apocalisse", dice chi lavora ogni giorno sui moli. Il presidente dell' **autorità di sistema** Signorini tuttavia smentisce: "Altri che vanno via? No, al momento no". Il mese di maggio ha segnato un' altra battuta d' arresto per le attività portuali in epoca Covid. Il traffico commerciale ha chiuso a poco meno di quattro milioni di tonnellate, -28,7% rispetto allo stesso mese del 2019 per i porti di Genova, Savona e Vado. Per non parlare del traffico container: maggio fa segnare un risultato storico negativo, -26,0% pari -62mila Teu (unità di misura dei container) in termini assoluti. Le esportazioni confermano una contrazione in linea con il mese di aprile (-20,1%), mentre per le importazioni è ancora più brusca (-30,8% contro -12,9%). Numeri che riflettono un analogo declino industriale, con un calo della domanda del 48,9% che porta la performance dei primi cinque mesi del 2020 ad un -35,2%, dovuta in parte anche al mercato dell' acciaio. A Cornigliano c' è uno stabilimento Ilva le cui attività sono connesse a quelle di Taranto dove ArcelorMittal prevede un calo di produzione. Quella di Genova è la cronaca di un

ECONOMIA GENOVA 03 LUGLIO 2020

Genova in lockdown di mare e di terra

L'area collassa ogni giorno per i guasti infrastrutturali e i problemi gestionali. La città è un maxi-ingorgo h24, con Regione, Governo e Autostrade che si accaniscono a violarla. Il porto è paralizzato sia in entrata che in uscita, e i camion se ne vanno

di Elisabetta Pirella

LA SITUAZIONE

- Bentì positivi al Covid, paura al centro e sotto a Roma. Subito alle tangenti
- La morte di 38 corvisti, 37 gennaio e 42 quest'anno. Ecco i dettagli del postumo dei pazienti Covid
- Turismo postato da tre giorni a Jesolo. A in filo di vita. Sul versante "Hanno fatto bene"
- Carfagna è morto nel sonno a 84 anni. La mamma: "Ho sentito tremare, poi non c'era più"
- Resilienza al covid dopo una festa. Il giorno prima di morire scrive: "Non state seduti come noi"
- Sondaggio: Da Luca a volte si spinge in Campania, la vettura pure a destra

ISCRIVITI E SEGUI

Newsletters

Twitter Facebook YouTube Instagram

© 2020 The California News Group. All rights reserved.



Huffington Post

Genova, Voltri

di Aspi che non ha fatto manutenzione e ora stanno venendo al pettine tutte le criticità. Se tutta la rete autostradale che incide sul nodo di Genova è sotto ispezione da parte del Ministero è evidente che queste carenze non nascono ieri", continua Botta. "In qualsiasi Paese civile una cosa del genere metterebbe fuori gioco per sempre un concessionario", attacca Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione della logistica. "Dobbiamo subire ora i disservizi causati da una concentrazione di interventi conseguenza di decenni di incuria. Quello che stiamo vivendo a Genova è il peggio dell' Italia". Solo il 12% delle merci viaggia sul treno cargo, la rete ferroviaria del primo porto italiano nella movimentazione di container praticamente non esiste se si pensa che solo La Spezia fa il 40% di trasporto su ferro. "Lei lo sa a quando risale il primo progetto del Terzo Valico ferroviario? Alla fine dell' Ottocento, poteva farla Cavour!", afferma Beppe Costa, presidente dei terminalisti di Genova. La rete autostradale è quindi una via quasi obbligata d' uscita e d' entrata. Perciò la sua gestione all' acqua si ripercuote su tutto il Nord ovest: il 70% delle merci che passa dal mar Ligure ha origine o destino in Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna, il 90% va comunque fuori Genova. Qui però si imbatte in strade a una corsia, viadotti malmessi, chiusi e riaperti chissà quando a causa delle solite lungaggini burocratiche. "Qui vicino, a Busalla, c' è un piccolo viadotto sulla A7", racconta Costa, "un ponte di circa 500 metri, una altezza di dieci circa. In questi giorni finalmente è stato deciso che dovrà essere abbattuto e poi ricostruito perché non conviene ristrutturarlo. Sa quanto ci hanno messo per stabilirlo? Un anno: è da giugno che si transita su una sola corsia verso Milano. Ci voleva così tanto?". Non è un caso isolato. "Sulla A12 tra Genova e Livorno verso La Spezia c' è un ponticello di 20 metri, non stiamo mica parlando del Morandi: ci hanno messo due anni per riaprirlo", continua Costa. "Qui non vediamo nessuna vicinanza di Roma ai nostri problemi, come se riguardassero solo Genova e non tutto il Nord ovest e l' hinterland milanese". Il rischio che commerci e investimenti sfumino c' è. "Guai a pensare che la merce deve per forza passare da qui", conclude Costa. "Chi pensa non ci siano alternative al nostro porto si sbaglia". Perché una volta messi in fuga gli operatori, i clienti e le merci non è affatto scontato che poi ritornino a popolare quella che un tempo fu la superba Repubblica marinara, oggi diventata città chiusa ai traffici.

"Autostrade liguri: gallerie insicure, disattesa direttiva Ue del 2004" / L'analisi

PROF. MAURIZIO MARESCA

Come è noto tristemente a chi ha spesso occasione di recarsi in Liguria, la direttiva Ue del 29 aprile 2004/54 fissa i requisiti minimi delle gallerie la cui lunghezza supera 500 metri. La stessa direttiva prevede una serie di misure tecnologiche e di servizio per assicurare la sicurezza degli utenti come ad esempio: vie di accesso autonome; sistemi di monitoraggio; sistemi di accesso da parte degli autoveicoli; corsie di intervento; un permanente **sistema** di tutela contro i rischi dell' incendio e di incidenti (estintori, sistemi di spegnimento dell' incendio, servizi specializzati di pronto intervento ecc.). In breve, ogni galleria è trattata come un vero e proprio traforo che deve essere preso in carica da una amministrazione pubblica responsabile della sua messa in esercizio (' **Autorità** amministrativa ' - Art. 4), gestito da una impresa (' gestore della galleria ' - Art. 5), seguito da un 'responsabile della sicurezza' (art. 6). Di ogni scelta occorre quindi informare la Commissione Europea . Si tratta di un intervento di dimensioni molto importanti che in alcune situazioni impone la individuazione di nuove sedi di traffico o il rinnovamento completo dell' infrastruttura (e che certo non si esaurisce con un lavoro di pochi giorni). La direttiva, produttiva di effetti diretti, anche se è stata recepita con il d.lgs. 264 del 2006, vincola la Pubblica Amministrazione , la polizia giudiziaria ed i giudici , oltre ovviamente ai privati. L' adeguamento delle gallerie esistenti al 30 aprile 2006 avrebbe dovuto avere luogo entro il 30 aprile 2014: limitatamente ad alcuni Paesi (tra i quali l' Italia) , la direttiva prevede la possibilità di completare i lavori comunque entro il 30 aprile 2019 (art. 9). L' inosservanza della direttiva pone diversi problemi. Limitiamoci a due. Anzitutto, si tratta di verificare se sia possibile mettere in esercizio gallerie che non sono conformi alla direttiva. Alla data del 30 aprile 2019 la messa in esercizio di gallerie non conformi alle norme minime di cui alla direttiva non è consentito. Qualunque Pubblica Amministrazione e, pertanto, al di là delle parti contraenti il contratto di concessione dell' autostrada, o qualsivoglia ufficiale di polizia giudiziaria venga a conoscenza dell' esercizio di gallerie non conformi all' ordinamento giuridico, è tenuto a segnalarlo e ad adottare tutte le misure previste dalla legge. In secondo luogo, viene in rilievo il profilo della responsabilità che consegue alla messa in esercizio di gallerie non conformi ai requisiti minimi di sicurezza. Limitandoci alla responsabilità civile nei confronti dei terzi (utenti, imprese del territorio, amministrazioni pubbliche) occorre in primo luogo richiedere il risarcimento all' autorità amministrativa di cui all' art.4 della direttiva: che avrebbe dovuto entro il 30 aprile 2019, come espressamente previsto anche del decreto legislativo 264 del 2006 , completare i lavori di adeguamento (e solo dopo l' effettuazione di questi lavori consentire la messa in opera della singola galleria). A valle potrebbe poi configurarsi una responsabilità del concessionario o di qualunque terzo incaricato di svolgere i lavori, ad esempio, con l' approvazione dei relativi piani economici finanziari. Questa fattispecie di responsabilità civile non riguarda solo eventuali incidenti che fossero avvenuti dentro ad una galleria non a norma , ma anche il pregiudizio che l' economia locale dovesse subire in conseguenza del disservizio (code o interruzioni) o della chiusura delle tratte non in regola. In particolare, vanno considerati i danni subiti, ad esempio, dal **sistema** porto (**Autorità portuale**) e dai suoi operatori a seguito della cancellazione di alcune linee marittime o del decremento del traffico nonché quelli subiti dagli operatori stradali impediti a svolgere la loro attività. In secondo, luogo rilevano i danni sofferti



"Autostrade liguri: gallerie insicure, disattesa direttiva Ue del 2004" / L'analisi

23 LUGLIO 2020 - Prof. Maurizio Maresca



Come è noto tristemente a chi ha spesso occasione di recarsi in Liguria, la **direttiva Ue del 29 aprile 2004/54** fissa i requisiti minimi delle gallerie la cui lunghezza supera 500 metri. La stessa direttiva prevede una serie di misure tecnologiche e di servizio per assicurare la sicurezza degli utenti come ad esempio: vie di accesso autonome; sistemi di monitoraggio; sistemi di accesso da parte degli autoveicoli; corsie di intervento; un permanente sistema di tutela contro i rischi dell' incendio e di incidenti (estintori, sistemi di spegnimento dell' incendio, servizi specializzati di pronto intervento ecc.).

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

dalle amministrazioni pubbliche di località turistiche e dagli operatori del turismo in un momento dell' anno così importante per la Liguria, già sofferente per altre ragioni. In terzo luogo, devono essere risarciti i danni subiti dagli



Ship Mag

Genova, Voltri

utenti dell' autostrada: e cioè di un servizio che la Commissione Europea ha in più occasioni ritenuto 'di interesse economico generale' (art. 14, Tfu) che non sia stato reso nel rispetto degli standard di qualità , sicurezza, continuità e ad un prezzo ragionevole. Trattandosi di una fattispecie di responsabilità della Repubblica italiana per effetto della violazione dell' ordinamento europeo, e segnatamente di una direttiva produttiva di effetti diretti, l' ordinamento europeo appresta uno speciale strumento di tutela che responsabilizza il giudice nazionale del luogo dove il pregiudizio si verifica. * Prof. Maurizio Maresca , già presidente dell' **Autorità portuale** di Trieste, ordinario di Diritto Internazionale all' Università di Udine, fra i massimi esperti di infrastrutture, logistica e tematiche portuali .

Shipping Italy

Genova, Voltri

Caos autostrade: Msc potenzia i treni container dai porti di Genova e Spezia

Proseguono le contromisure adottate dalle compagnie di navigazione per porre rimedio alle criticità conseguenti alla paralisi delle autostrade che collegano il porto di Genova. A 48 ore di distanza dall'annuncio di Cosco al mercato dove il vettore suggerisce soluzioni alternative al capoluogo ligure per l'import-export di container, anche il vettore elvetico Msc ha informato la clientela con suggerimenti operativi per affrontare l'emergenza. Più nello specifico il braccio logistico Medlog in una nota ha scritto: "Al fine di continuare a garantire a tutta la clientela regolari servizi da e per i porti di Genova e La Spezia, e sopperire così ai gravi disagi collegati alle note problematiche legate all'infrastruttura autostradale che attraversa la regione Liguria, Medlog Italia ha deciso di potenziare i propri servizi intermodali con pluripartenze quotidiane da e per i terminal di Rivalta Scrivia, Milano, Brescia, Padova, Verona, Bologna e Rubiera attraverso i collegamenti ferroviari effettuati in collaborazione con Medway Italia e Polo Mercitalia". Anche Cosco per la verità, oltre a suggerire l'opzione di dirottare i container verso altri scali del Nord Tirreno o sull'Adriatico, aveva consigliato di importare o esportare container attraverso il porto di Genova sfruttando il treno.

Shipping Italy website header: SHIPPING ITALY.IT, PSA Genova Privé, Il quotidiano on-line del trasporto marittimo. Navigation menu: HOME, PORTI, SPEDIZIONI, CARICHI, INTERVISTE, POLITICA/ASSOCIAZIONI, HOME. Search bar: CERCA. Article title: Caos autostrade: Msc potenzia i treni container dai porti di Genova e Spezia. Article image: A yellow train with 'MEDLOG' written on the side.

Proseguono le contromisure adottate dalle compagnie di navigazione per porre rimedio alle criticità conseguenti alla paralisi delle autostrade che collegano il porto di Genova.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Genova sotto stress, Cosco valuta sospensione toccate

Genova. (P. Bo.). L'ultima brutta notizia per Genova è che il grosso operatore cinese Cosco potrebbe sospendere gli approdi, bruciando quasi un decimo dei container movimentati ogni anno dallo scalo ligure. La città è sotto stress da settimane per via della cattiva viabilità dovuta ai numerosi cantieri autostradali e all'assenza del Ponte Morandi. Passare da lì ritarda eccessivamente le consegne. Cosco movimentava su Genova circa 170 mila teu l'anno, su un totale di 2,3 milioni di teu movimentati dal porto ligure. La quota di Cosco è rilevante tra il 7 e l'8 per cento. La situazione l'ha spiegata al Sole 24 Ore Marco Donati, general manager di Coscon Italy, inquadrando le ragioni di una sospensione degli approdi in attesa del ritorno a una relativa normalità. «I porti italiani che abbiamo suggerito ai nostri clienti come valida alternativa a Genova -ha detto Donati- sono quelli dove Cosco è presente ed è in grado di garantire un servizio al massimo livello. 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 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». Rimandata, forse, alla prossima riunione del Comitato di gestione, il 10 luglio, la delibera di ap segue in ultima pagina

The thumbnail shows the front page of the 'Bollettino Avvisatore Marittimo' newspaper. The main headline is 'A Msc metà Palumbo Malta'. Other visible headlines include 'Pandemia, porti, nuove abitudini Napoli fa bilancio', 'Project Marghera, tre super boiler verso gli Emirati', and 'Ripartenza crociera, Bruxelles al lavoro su nuove linee guida'. The page also features a small photo of a port scene and a portrait of a man.



Genova sotto stress

provazione della fusione tra Psa e Sech, nel porto di Genova, che porterebbe il gruppo terminalistico di Singapore ad acquisire il container terminal di calata Sanità, dove già detiene una quota del 40 per cento. Non è arrivata all'ordine del giorno, la delibera, nell'ultima riunione del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale (**Adsp**) della Liguria Occidentale, ancora concentrata sugli aiuti agli operatori. Sia l'Avvocatura di Stato che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato hanno dato parere positivo all'operazione, per cui manca solo il via libera dell'**Adsp**. In realtà, al di là della crisi economica in corso, che rallenta una decisione di questo tipo, c'è anche la proposta del gruppo Msc per l'acquisizione proprio del terminal Sech, adiacente al Bettolo, il nuovo polo container in costruzione di proprietà dell'armatore di Ginevra e che sarebbe dovuto essere ultimato in primavera, ma il lockdown ha rimandato tutto.

DALLA PRIMA PAGINA

Mae-Palumbo
Il nuovo terminal di calata Sanità, dove già detiene una quota del 40 per cento. Non è arrivata all'ordine del giorno, la delibera, nell'ultima riunione del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale (**Adsp**) della Liguria Occidentale, ancora concentrata sugli aiuti agli operatori. Sia l'Avvocatura di Stato che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato hanno dato parere positivo all'operazione, per cui manca solo il via libera dell'**Adsp**. In realtà, al di là della crisi economica in corso, che rallenta una decisione di questo tipo, c'è anche la proposta del gruppo Msc per l'acquisizione proprio del terminal Sech, adiacente al Bettolo, il nuovo polo container in costruzione di proprietà dell'armatore di Ginevra e che sarebbe dovuto essere ultimato in primavera, ma il lockdown ha rimandato tutto.

Napoli la bilancia
L'Avvocatura di Stato e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato hanno dato parere positivo all'operazione, per cui manca solo il via libera dell'**Adsp**. In realtà, al di là della crisi economica in corso, che rallenta una decisione di questo tipo, c'è anche la proposta del gruppo Msc per l'acquisizione proprio del terminal Sech, adiacente al Bettolo, il nuovo polo container in costruzione di proprietà dell'armatore di Ginevra e che sarebbe dovuto essere ultimato in primavera, ma il lockdown ha rimandato tutto.

Genova sotto stress
L'Avvocatura di Stato e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato hanno dato parere positivo all'operazione, per cui manca solo il via libera dell'**Adsp**. In realtà, al di là della crisi economica in corso, che rallenta una decisione di questo tipo, c'è anche la proposta del gruppo Msc per l'acquisizione proprio del terminal Sech, adiacente al Bettolo, il nuovo polo container in costruzione di proprietà dell'armatore di Ginevra e che sarebbe dovuto essere ultimato in primavera, ma il lockdown ha rimandato tutto.

Project Marghera
L'Avvocatura di Stato e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato hanno dato parere positivo all'operazione, per cui manca solo il via libera dell'**Adsp**. In realtà, al di là della crisi economica in corso, che rallenta una decisione di questo tipo, c'è anche la proposta del gruppo Msc per l'acquisizione proprio del terminal Sech, adiacente al Bettolo, il nuovo polo container in costruzione di proprietà dell'armatore di Ginevra e che sarebbe dovuto essere ultimato in primavera, ma il lockdown ha rimandato tutto.

Ripartenza crociera
L'Avvocatura di Stato e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato hanno dato parere positivo all'operazione, per cui manca solo il via libera dell'**Adsp**. In realtà, al di là della crisi economica in corso, che rallenta una decisione di questo tipo, c'è anche la proposta del gruppo Msc per l'acquisizione proprio del terminal Sech, adiacente al Bettolo, il nuovo polo container in costruzione di proprietà dell'armatore di Ginevra e che sarebbe dovuto essere ultimato in primavera, ma il lockdown ha rimandato tutto.

GRIMALDI GROUP
servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo

SARONIA
MARTINA VENTURINI SRL
+39 010 571775
www.grimaldigroup.it

CHIABARI
RENTA S.p.A. CONTROLLATA SRL
+39 010 27825
www.grimaldigroup.it

LIVORNO
S.P. CONTROLLATA
+39 0586 50821
www.grimaldigroup.it

ITINERARI ED INFO: www.grimaldigroup.it | comunicazione@grimaldigroup.it

IL COLOSSO CINESE DELLO SHIPPING

Cosco: "Caos mai visto non venite a Genova"

Con le autostrade liguri paralizzate a causa di lavori, Tir che non riescono a raggiungere il porto di Genova e con i container fermi nei piazzali perché i clienti non possono ritirarli, il colosso mondiale dello shipping Cosco invia una lettera ai clienti in cui parla di «caos mai visto» e sconsiglia quindi di utilizzare Genova per le spedizioni e usare porti alternativi come La Spezia, Ravenna, Trieste, Venezia. La cinese Cosco è presente a Genova dal 1963, ha una flotta di 800 navi ed è il terzo operatore mondiale dei container dopo la compagnia svizzera Msc (Mediterranean Shipping Company) e il leader del settore: la danese Maersk Line. «E' un doppio allarme: uno sul fronte infrastrutturale, e bisogna rapidamente uscire da questa situazione. L' altro è anche di politica commerciale: dati questi extra costi e lo stato di sofferenza, dicono, ci attendiamo sconti dai terminal. Sicuramente serve che nel giro di una decina di giorni si trovi una soluzione» il commento del presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Paolo Emilio Signorini -. Se durasse una situazione così impattante gli operatori dovranno prendere le contromisure ma sono moderatamente ottimista sulla possibilità di uscirne nel mese di luglio».

«Il livello di allarme è massimo, la situazione è sfuggita al Mit per incapacità disarmante a pianificare e Aspi è responsabile dell' incuria della rete che va avanti da anni» dichiara Giampaolo Botta, direttore di Spediporto, l' associazione degli spedizionieri genovesi. «La situazione delle autostrade liguri sta portando i grandi gruppi a rivedere il loro posizionamento: prima il crollo del Morandi, ora i cantieri per la messa in sicurezza delle gallerie e dei viadotti. Purtroppo sta avvenendo quello che diciamo da tempo. Ci saranno danni grandissimi perché quando un operatore cambia il posizionamento su un porto farlo tornare indietro non è semplice». E il presidente di Assiterminal Luca Becce annuncia che l' associazione dei terminalisti portuali aderente a Confindustria valuta di chiedere un risarcimento danni. ALE.PIE. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Genova, i cinesi lasciano il porto. Gli spedizionieri Cosco: "Caos mai visto"

Cosco lascia Genova, spedizionieri: "Allarme massimo". Aspi responsabile dell'incuria e Mit incapace di pianificare

La paralisi delle autostrade liguri sta provocando i primi contraccolpi negativi.

I lavori in corso hanno bloccato i tir che non riescono a raggiungere il **porto** di

Genova e i container sono fermi nei piazzali perché i clienti non possono

ritirarli. Tutto questo ha portato il colosso mondiale dello shipping Cosco a

inviare una lettera agli stessi clienti in cui parla di "caos mai visto" e sconsiglia

quindi di utilizzare il **porto** di **Genova** per le spedizioni e individuare porti

alternativi come La Spezia, Ravenna, Trieste, Venezia. L'entusiasmo della

Nuova Via della Seta ha lasciato il posto allo sgomento: non solo non

arrivano i nuovi investimenti previsti dell'accordo fra Roma e Pechino dello

scorso anno ma c'è il rischio che la Cina "molli" quelli che ci sono già. Il

direttore generale di Cosco Shipping lines Italy, Marco Donati, in un colloquio

col Sole 24 Ore spiega: E' 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. Quello che sta accadendo a **Genova** è molto pericoloso, perché se un cliente è

costretto a spostarsi altrove, non è scontato che in futuro possa tornare indietro". La cinese Cosco è presente a

Genova dal 1963, ha una flotta di 800 navi ed è il terzo operatore mondiale dei container dopo la compagnia svizzera

Msc (Mediterranean Shipping Company) e il leader del settore: la danese Maersk Line. È difficile pensare "Il livello di

allarme è massimo, la situazione è sfuggita al Mit per incapacità disarmante a pianificare e Aspi è responsabile dell'

incuria della rete che va avanti da anni". Lo afferma Giampaolo Botta, direttore di Spediporto, l'associazione degli

spedizionieri genovesi commentando l'iniziativa del colosso dello Shipping, Cosco, che ha sconsigliato i clienti di

servirsi del **porto** di **Genova** che sta perdendo operatività a causa dei cantieri in autostrada. "Serve una soluzione

efficace con impiego di risorse e uomini con centinaia di persone al lavoro giorno e notte per chiudere in fretta i

cantieri o il danno per **Genova** e il Nord-Ovest sarà incalcolabile", dice Botta. "Siamo amareggiati dal fatto che la

situazione delle autostrade liguri sta portando i grandi gruppi a rivedere il loro posizionamento: prima il crollo del

Morandi, ora i cantieri per la messa in sicurezza delle gallerie e dei viadotti. Purtroppo sta avvenendo quello che

diciamo da tempo. Ci saranno danni grandissimi perché quando un operatore cambia il posizionamento su un **porto**

farlo tornare indietro non è semplice". E il direttore di Spediporto sottolinea: "E se lo fa Cosco... un operatore

radicato da tempo a **Genova** dove ha investito da decenni". Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. Clicca per

leggerli.

affaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996

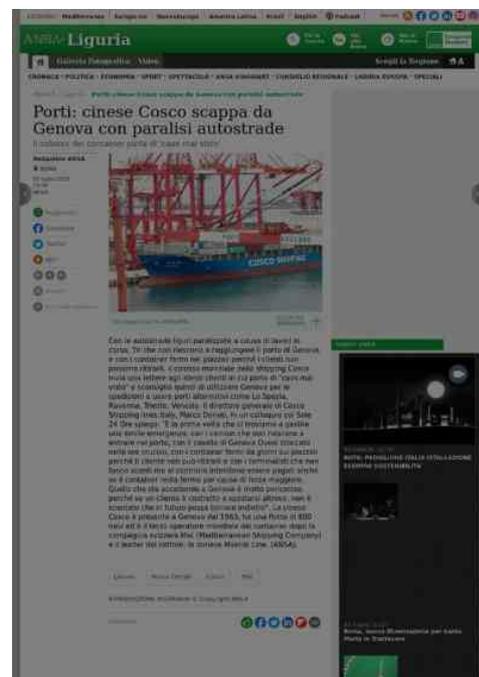
Genova, i cinesi lasciano il porto. Gli spedizionieri Cosco: "Caos mai visto"

Cosco lascia Genova, spedizionieri: "Allarme massimo". Aspi responsabile dell'incuria e Mit incapace di pianificare

La paralisi delle autostrade liguri sta provocando i primi contraccolpi negativi. I lavori in corso hanno bloccato i tir che non riescono a raggiungere il porto di Genova e i container sono fermi nei piazzali perché i clienti non possono ritirarli. Tutto questo ha portato il colosso mondiale dello shipping Cosco a inviare una lettera agli stessi clienti in cui parla di "caos mai visto" e sconsiglia quindi di utilizzare il porto di Genova per le spedizioni e individuare porti alternativi come La Spezia, Ravenna, Trieste, Venezia. L'entusiasmo della Nuova Via della Seta ha lasciato il posto allo sgomento: non solo non arrivano i nuovi investimenti previsti dell'accordo fra Roma e Pechino dello scorso anno ma c'è il rischio che la Cina "molli" quelli che ci sono già. Il direttore generale di Cosco Shipping lines Italy, Marco Donati, in un colloquio col Sole 24 Ore spiega: E' 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. Quello che sta accadendo a Genova è molto pericoloso, perché se un cliente è costretto a spostarsi altrove, non è scontato che in futuro possa tornare indietro". La cinese Cosco è presente a Genova dal 1963, ha una flotta di 800 navi ed è il terzo operatore mondiale dei container dopo la compagnia svizzera Msc (Mediterranean Shipping Company) e il leader del settore: la danese Maersk Line. È difficile pensare "Il livello di allarme è massimo, la situazione è sfuggita al Mit per incapacità disarmante a pianificare e Aspi è responsabile dell'incuria della rete che va avanti da anni". Lo afferma Giampaolo Botta, direttore di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi commentando l'iniziativa del colosso dello Shipping, Cosco, che ha sconsigliato i clienti di servirsi del porto di Genova che sta perdendo operatività a causa dei cantieri in autostrada. "Serve una soluzione efficace con impiego di risorse e uomini con centinaia di persone al lavoro giorno e notte per chiudere in fretta i cantieri o il danno per Genova e il Nord-Ovest sarà incalcolabile", dice Botta. "Siamo amareggiati dal fatto che la situazione delle autostrade liguri sta portando i grandi gruppi a rivedere il loro

Porti: cinese Cosco scappa da Genova con paralisi autostrade

Con le autostrade liguri paralizzate a causa di lavori in corso, Tir che non riescono a raggiungere il **porto** di **Genova** e con i container fermi nei piazzali perché i clienti non possono ritirarli, il colosso mondiale dello shipping Cosco invia una lettera agli stessi clienti in cui parla di "caos mai visto" e sconsiglia quindi di utilizzare **Genova** per le spedizioni e usare porti alternativi come La Spezia, Ravenna, Trieste, Venezia. Il direttore generale di Cosco Shipping lines Italy, Marco Donati, in un colloquio col Sole 24 Ore spiega: 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. Quello che sta accadendo a **Genova** è molto pericoloso, perché se un cliente è costretto a spostarsi altrove, non è scontato che in futuro possa tornare indietro". La cinese Cosco è presente a **Genova** dal 1963, ha una flotta di 800 navi ed è il terzo operatore mondiale dei container dopo la compagnia svizzera Msc (Mediterranean Shipping Company) e il leader del settore: la danese Maersk Line. (ANSA).



Cosco lascia Genova: Spedizionieri, allarme massimo

"Il livello di allarme è massimo, la situazione è sfuggita al Mit per incapacità disarmante a pianificare e Aspi è responsabile dell' incuria della rete che va avanti da anni". Lo afferma Giampaolo Botta, direttore di Spediporto, l' associazione degli spedizionieri genovesi commentando l' iniziativa del colosso dello Shipping, Cosco, che ha sconsigliato i clienti di servirsi del **porto** di **Genova** che sta perdendo operatività a causa dei cantieri in autostrada . "Serve una soluzione efficace con impiego di risorse e uomini con centinaia di persone al lavoro giorno e notte per chiudere in fretta i cantieri o il danno per **Genova** e il Nord-Ovest sarà incalcolabile", dice Botta. "Siamo amareggiati dal fatto che la situazione delle autostrade liguri sta portando i grandi gruppi a rivedere il loro posizionamento: prima il crollo del Morandi, ora i cantieri per la messa in sicurezza delle gallerie e dei viadotti. Purtroppo sta avvenendo quello che diciamo da tempo. Ci saranno danni grandissimi perché quando un operatore cambia il posizionamento su un **porto** farlo tornare indietro non è semplice". E il direttore di Spediporto sottolinea: " E se lo fa Cosco... un operatore radicato da tempo a **Genova** dove ha investito da decenni". (ANSA).



Caos in autostrada, COSCO valuta di sospendere i servizi su Genova

Genova - A causa dell' emergenza autostradale COSCO sta valutando di sospendere i servizi sul **porto** di **Genova**. Lo dice al Sole24Ore il manager del gruppo cinese Marco 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 nostro punto divista, con poca trasparenza. Comprendiamo l' importanza dei controlli, ma non si può tenere in scacco un intero **porto** e suoi operatori".

INFORMATIVA
 Non è alcun partner selezionato dall'azione sociale o comunque servizi come specificato nella pagina pubblica. Per informazioni al cliente di cui l'azienda pubblica questa informativa, è responsabile la redazione di questa pagina, interagendo con un link o un pulsante al di fuori di questa informativa o cliccando a navigare in altro modo.

Scegli di più e personalizza

Caos in autostrada, COSCO valuta di sospendere i servizi su Genova

12 LUGLIO 2020 - Reuters



Genova - A causa dell'emergenza autostradale COSCO sta valutando di sospendere i servizi sul porto di Genova. Lo dice al Sole24Ore il manager del gruppo cinese Marco 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 nostro punto divista, con poca trasparenza. Comprendiamo l'importanza dei controlli, ma non si può tenere in scacco un intero porto e suoi operatori".

Iscriviti alla newsletter

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

SI

La risposta di MSC a COSCO: dai porti di Genova e Spezia più servizi intermodali con pluripartenze settimanali per i principali hub del Nord

Genova - Cosco sta valutando di sospendere i servizi da e per il **porto** di **Genova** a causa dell' emergenza autostradale. MSC ha deciso invece di intensificarli, così come quelli da e per il **porto** di Spezia sfruttando i collegamenti intermodali effettuati in collaborazione con Medway Italia , la nuova società ferroviaria controllata dal colosso mondiale dei traffici containerizzati e attiva da metà gennaio 2020, e Polo Mercitalia , che attraverso la sua divisione intermodale collega le principali dorsali ferroviarie italiane e le interconnessioni tra le principali aree economiche e i maggiori porti nazionali. 'Al fine di continuare a garantire a tutti i suoi clienti servizi regolari da e per i porti di **Genova** e La Spezia, e sopperire così ai gravi disagi provocati dalle note problematiche legate alle infrastrutture autostradali che attraversano la Liguria - informa una nota de Le Navi , agenzia marittima che opera in esclusiva per la compagnia di Aponte -, MSC ha deciso di potenziare i propri servizi intermodali con pluri-partenze settimanali da e per i terminal di Rivalta Scrivia, Milano, Brescia, Padova, Verona, Bologna e Rubiera attraverso i collegamenti ferroviari effettuati in collaborazione con Medway Italia e Polo Mercitalia a. In particolare, garantiamo partenze giornaliere, con affidabili tempi di percorrenza dal **porto** di **Genova** per Rivalta Scrivia, Milano e Brescia e Padova'. v.d.c.



La risposta di MSC a COSCO: dai porti di Genova e Spezia più servizi intermodali con pluripartenze settimanali per i principali hub del Nord

01/07/2020 - @lenavi



Genova - Cosco sta valutando di sospendere i servizi da e per il **porto di Genova** a causa dell'emergenza autostradale. MSC ha deciso invece di intensificarli, così come quelli da e per il **porto di Spezia** sfruttando i collegamenti intermodali effettuati in collaborazione con **Medway Italia**, la nuova società ferroviaria controllata dal colosso mondiale dei traffici containerizzati e attiva da metà gennaio 2020, e **Polo Mercitalia**, che attraverso la sua divisione intermodale collega le principali dorsali

Iscriviti alla newsletter

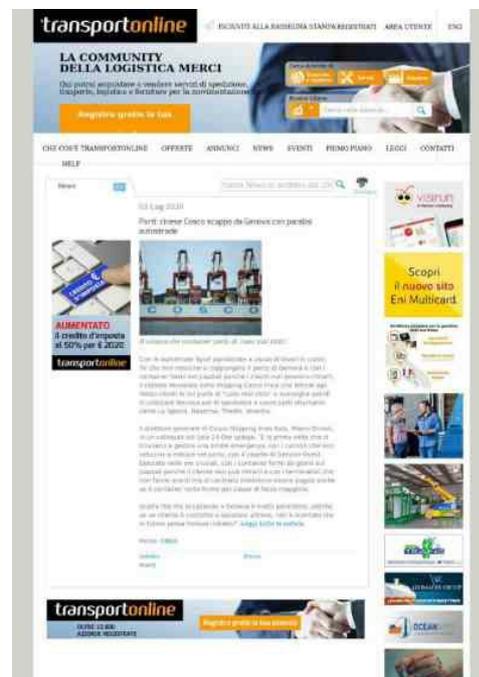
Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

Transportonline

Genova, Voltri

Porti: cinese Cosco scappa da Genova con paralisi autostrade

Il colosso dei container parla di 'caos mai visto'. Con le autostrade liguri paralizzate a causa di lavori in corso, Tir che non riescono a raggiungere il porto di Genova e con i container fermi nei piazzali perché i clienti non possono ritirarli, il colosso mondiale dello shipping Cosco invia una lettera agli stessi clienti in cui parla di "caos mai visto" e sconsiglia quindi di utilizzare Genova per le spedizioni e usare porti alternativi come La Spezia, Ravenna, Trieste, Venezia. Il direttore generale di Cosco Shipping lines Italy, Marco Donati, in un colloquio col Sole 24 Ore spiega: 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. Quello che sta accadendo a Genova è molto pericoloso, perché se un cliente è costretto a spostarsi altrove, non è scontato che in futuro possa tornare indietro".



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Conclusa la Conferenza dei servizi preliminare e consegnate le richieste di approfondimenti. Ora l'obiettivo È terminare l' opera in anticipo sul 2025

Terminal Costa Crociere a Genova, c'è il primo via libera

Alberto Ghiara / GENOVA La Conferenza dei servizi preliminare per la realizzazione del nuovo terminal crociere di Costa a Genova ha dato via libera all' opera, sia pure condizionato dalla richiesta di alcuni approfondimenti. Per il capoluogo ligure È una notizia positiva da un punto di vista economico, perché rivela fiducia nella ripresa e nello sviluppo dell' industria delle crociere. Il terminal consentirà a Costa Crociere di raddoppiare la propria presenza nel porto di Genova con almeno una seconda toccata settimanale. L' inserimento dell' opera fra quelle urgenti e strategiche che ricadono sotto la gestione commissariale di Marco Bucci consentirà di terminare i lavori rapidamente, anche in anticipo rispetto al limite del 2025 indicato dal direttore generale della compagnia, Neil Palomba, lo scorso febbraio. La Conferenza dei servizi era stata indetta a fine marzo su richiesta di Zena Cruise Terminal (che riunisce Costa Crociere, Sangiorgio del Porto e Costa Edutainment), che ha realizzato lo studio di fattibilità, e avrebbe dovuto concludersi entro 45 giorni. L' emergenza Covid-19 e i relativi decreti approvati dal governo hanno fatto slittare l' inizio del computo al 15 maggio. La Conferenza ha potuto quindi concludersi il 30 giugno scorso, dopo aver raccolto i pareri dei partecipanti, enti locali e ministeri. Chiusa la prima fase, Autorità di sistema portuale e gestione commissariale possono adesso far partire la progettazione definitiva e quindi i lavori, tenendo conto delle richieste di approfondimento espresse in particolare da Regione Liguria. Gli approfondimenti riguardano il traffico urbano, l' impatto ambientale della nave che accosterà al molo, il traffico portuale e la riqualificazione dell' area industriale, che avverrà seguendo l' idea dell' isola delle riparazioni navali proposta da Renzo Piano. Il progetto, di un valore stimato di circa 100 milioni di euro, prevede la realizzazione di un terminal di 35.000 metri quadrati a calata Gadda, nel distretto industriale del porto. Un ulteriore ampliamento di 40.000 metri quadrati permetterà di ricollocare le aziende di riparazione navale attive in quest' area. Proprio con le aziende sono già cominciati gli incontri collaborativi per concordare gli spostamenti. La collaborazione fra pubblico e privato è uno degli aspetti qualificanti del progetto. Per Costa Crociere significa un rafforzamento della propria presenza a Genova, dove ha i propri uffici che danno lavoro a circa 1.200 persone. L' opera richiederà anche modifiche al Puc (Piano urbanistico comunale) se dovessero essere valutate possibili interferenze con il progetto del tunnel sotto il porto, attualmente congelato, ma previsto dal Piano.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

'La Torre Piloti era a rischio: la Capitaneria doveva agire'

Nel mirino del pm i vertici di Guardia costiera, Piloti del porto e Rimorchiatori riuniti 'Lammiraglio Angrisano avrebbe potuto disciplinare il traffico o imporre protezioni'

Marco Grasso Chi costruì e progettò la Torre Piloti a filo banchina, dove poi È stata abbattuta dal cargo della compagnia Messina Jolly Nero, ha per la Procura di Genova parte della responsabilità dei nove morti dell' incidente. Ma di quella strage, secondo il pubblico ministero Walter Cotugno, devono rispondere anche i datori di lavoro. La Capitaneria, i Piloti del porto e i Rimorchiatori Riuniti, che negli anni successivi avrebbero potuto accorgersi dello stato di 'evidente pericolo della struttura in caso di collisioni con navi in avaria», avrebbero potuto progettare 'protezioni di sicurezza» o, eventualmente, 'intervenire sulle linee guida che regolavano le manovre delle navi in porto». IL DIBATTIMENTO ALLA FIERA DEL MARE Nel contesto della Fiera del Mare, dove sono state trasferite le udienze dopo il corona virus, si È tenuta una nuova giornata di requisitoria della pubblica accusa, nell' ambito del processo bis per la Torre Piloti. L' inchiesta segue le condanne confermate in appello all' ex comandante della nave Roberto Paoloni e ai suoi collaboratori più stretti, accusati di essere partiti senza le condizioni minime di sicurezza e di aver sbagliato la manovra. La collisione, la notte del 7 maggio del 2013, uccise i militari della Capitaneria Francesco Cetrola, 38 anni, Marco de Candussio, 39, Daniele Fratantonio, 30, Giovanni Iacoviello, 35, Davide Morella, 33, Giuseppe Tusa, 30; il pilota Michele Robazza, 44, gli operatori radio dei rimorchiatori Sergio Basso, 50, Maurizio Potenza, 50. La discussione di ieri ha riguardato soprattutto l' ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della capitaneria di Genova, tra i dodici imputati per omicidio plurimo colposo in questo filone processuale: 'Angrisano - argomenta Cotugno - doveva sapere che quella Torre era pericolosa. La posizione a filo banchina, unica al mondo nel suo genere, rendeva evidente il rischio in caso di incidente. Ha passato a Genova tre anni e avrebbe potuto adottare due tipi di provvedimenti: chiedere adeguate protezioni per l' edificio oppure emettere ordinanze specifiche per regolare il traffico nello specchio acqueo. Il regolamento da questo punto di vista È troppo lasco, il comandante e il pilota devono fare manovre in sicurezza, senza specificare bene in che modo. Ma avrebbe potuto suggerire misure cautelari in entrata o in uscita alle navi, e garantire così la sicurezza del personale che lavorava nella struttura». 'RISCHI IGNORATI NELLA COSTRUZIONE' Tutto il processo ruota intorno a due concetti: la 'prevedibilità» e la 'prevenibilità» del disastro. Due condizioni che per i magistrati sono dimostrate da uno snodo cruciale: l' audizione di Fabio Capocaccia, ex commissario del Cap (Consorzio Autonomo Portuale, ente predecessore dell' Autorità Portuale). Una testimonianza fondamentale per due ragioni: la prima È che Capocaccia, commissario dell' ente che realizzò 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 ur ti». 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. Capocaccia firmò tra gli altri documenti il capitolato speciale dell' opera. Sono dichiarazioni scarsamente credibili». Insieme a Capocaccia e



«La Torre Piloti era a rischio: la Capitaneria doveva agire»

Nel mirino del pm i vertici di Guardia costiera, Piloti del porto e Rimorchiatori riuniti 'Lammiraglio Angrisano avrebbe potuto disciplinare il traffico o imporre protezioni'

La Torre Piloti era a rischio: la Capitaneria doveva agire. Nel mirino del pm i vertici di Guardia costiera, Piloti del porto e Rimorchiatori riuniti 'Lammiraglio Angrisano avrebbe potuto disciplinare il traffico o imporre protezioni'. La discussione di ieri ha riguardato soprattutto l' ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della capitaneria di Genova, tra i dodici imputati per omicidio plurimo colposo in questo filone processuale: 'Angrisano - argomenta Cotugno - doveva sapere che quella Torre era pericolosa. La posizione a filo banchina, unica al mondo nel suo genere, rendeva evidente il rischio in caso di incidente. Ha passato a Genova tre anni e avrebbe potuto adottare due tipi di provvedimenti: chiedere adeguate protezioni per l' edificio oppure emettere ordinanze specifiche per regolare il traffico nello specchio acqueo. Il regolamento da questo punto di vista È troppo lasco, il comandante e il pilota devono fare manovre in sicurezza, senza specificare bene in che modo. Ma avrebbe potuto suggerire misure cautelari in entrata o in uscita alle navi, e garantire così la sicurezza del personale che lavorava nella struttura».

«Estromesso anche il Sorci calcio Ora nessuno gestirà il campo»





Il Secolo XIX

Genova, Voltri

porto Angelo Spaggiari, Paolo Grimaldi ed Edoardo Praino; il presidente e i membri della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, Ugo Tomasicchio e Mario Como. Come datori di lavoro: l'ufficiale della Capitaneria Paolo Tallone; Giovanni Lettich e Sergio Morini per la corporazione Piloti; e Gregorio Gavarone e Roberto Matzedda (Rimorchiatori riuniti).

Il Nautilus

Genova, Voltri

AdSP MTS: Blue Economy e crocierismo nel post Covid

'Blue Economy e crocierismo nel post-Covid': è il titolo d un webinar organizzato dall' Autorità di Sistema Portuale che si svolgerà il prossimo 8 luglio a partire dalle ore 16.00. Durante l' evento verranno approfondite le dinamiche del business crocieristico, l' impatto economico del Covid.19, le risposte dei porti mediterranei e le soluzioni tecnologiche per aumentare la resilienza dei porti. Tra i partecipanti: Francesco Di Cesare, Presidente Risposte e Turismo; John Portelli, del Roma Cruise Terminal; Matteo Savelli, amministratore delegato del Terminal **Porto** di **Livorno** 2000 e Jean Yves Battesti, direttore **Porto** di Ajaccio. Previsti i saluti del presidente dell' AdSP, Stefano Corsini e dell' assessore al **porto** del Comune di **Livorno**, Barbara Bonciani. Per partecipare all' evento: <https://tinyurl.com/teamsblueeconomy>



Al Blue Economy si è parlato di turismo

Gaggero: non ostante quello che sta accadendo abbiamo fiducia

Vezio Benetti

GENOVA Al Blue Economy Summit 2020 nell'ultima giornata si è parlato di turismo un comparto fondamentale, duramente colpito dall'emergenza sanitaria e dalle misure di distanziamento e di prevenzione. La manifestazione come noto è organizzata dall'Assessorato allo sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova. Non ostante quello che sta accadendo alle nostre infrastrutture abbiamo fiducia nel domani ha esordito Laura Gaggero, assessore allo Sviluppo economico turistico e marketing della Regione Liguria in apertura di sessione. Le crociere riprenderanno presto, notizia importante per il turismo genovese perché i crocieristi spendono, fanno shopping, diventano dei promotori di Genova. Il 70% consiglierebbe ai familiari di visitare la città. Il 20% tornerà. Con l'emergenza Covid il Comune in collaborazione con gli operatori economici ha colto l'occasione per rivedere i percorsi e le esperienze da offrire ai flussi turistici ha concluso Laura Gaggero. Riallacciandosi al discorso crociere, Francesco Di Cesare, presidente di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza, ha ribadito che, se fosse possibile, oggi il 64,3% delle persone che avevano prenotato una crociera nel 2020 tornerebbe a bordo domani. Il 71,1% non ha neanche pensato lontanamente di sostituire questo tipo di vacanza. Abbiamo dati ancora più incoraggianti. C'è voglia di crociera e quasi tutti gli ospiti già prenotati hanno posticipato il loro viaggio, ha aggiunto Leonardo Massa, country manager Msc. Speriamo di poter iniziare a operare con qualche unità già da Agosto. Nell'inverno opereremo con 14 navi, la prossima estate con 19 navi, due in più rispetto alla nostra flotta attuale. Oggi il Mediterraneo potrebbe diventare un esempio mondiale per la ripartenza delle crociere: Una best practice rispetto ad altre realtà, alla luce dell'attenzione registrata per questo tipo di turismo rispetto ad altre parti del mondo, evidenzia Massa, che resta ottimista. Un settore il turismo che dovrà quindi affrontare la sfida cercando nuovi percorsi di sviluppo, puntando sulla proposta di esperienze individuali e di piccolo gruppo, sulla programmazione e sulla valorizzazione di tutte le eccellenze del territorio. Nel 2021 le Cinque Terre hanno già registrato il tutto esaurito. I turisti vogliono venire ha sottolineato Pietro Paolo Giampellegrini, commissario straordinario dell'Agenzia di promozione turistica In Liguria. Noi dobbiamo seguire questo filone e fare un programma per i prossimi cinque anni. In quest'ottica la Regione è già partita con una promozione da 800 mila euro focalizzata sulle regioni vicine e sugli stati esteri confinanti e ha lanciato un'app che unisce l'offerta di tutta la Liguria. Assieme a Roberto Neglia, responsabile dei rapporti istituzionali di Confindustria Nautica, si è poi parlato di numeri e dell'importanza di questo settore per l'economia. La filiera produce 12 miliardi di valore aggiunto, 183 mila occupati, 21 mila nel turismo nautico e nel charter. Un occupato della cantieristica produce 9 posti lavoro nella filiera e 7 euro di valore aggiunto. La nautica ha riaperto prima di tante attività e oggi il charter nautico è ripartito alla grandissima. Lavoreranno pieni solo ad agosto però afferma Neglia quello che chiediamo al governo non è denaro, ma che le aziende siano messe in condizione di lavorare. La Liguria è uno dei grandi player italiani conclude Neglia tuttavia il tema della raggiungibilità è fondamentale. Nella seconda parte della giornata l'attenzione si è spostata sul tema della cultura nautica mediata dagli sport del mare, dove Genova si appresta a diventare meta privilegiata a livello



internazionale, dall'arrivo della Ocean Race nel 2022 fino al 2024, anno di Genova Capitale Europea per gli Sport del Mare e della Pesca. Genova sarà sotto i riflettori e farà parlare di sé nel mondo per 9 mesi, stiamo lavorando su sfide che porteranno benefici alla città. Oltre alle ricadute economiche, avremo anche la valorizzazione degli impianti sportivi che potranno essere sfruttati anche dalle prossime generazioni. Così Paola Bordilli, assessore alle



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Politiche giovanili e Culturali del Comune di Genova, commentando il valore di Capitale europea per gli Sport del Mare e della Pesca del 2024. Anche Ilaria Cavo, assessore alla Formazione e Politiche Giovanili del Comune di Genova, ha sottolineato l'importanza del legame sport-mare-città. Lo sport è un importante fattore attrattivo e formativo, ma anche un'opportunità professionale e occupazionale, non è un caso che all'interno del Salone Nautico ci sia un evento come La Millevele, né che nel salone Orientamenti Summer ci siano eventi che riguardano gli sport di mare. E' stato un anno difficile, abbiamo dovuto cancellare sei mesi di attività tra cui la tappa genovese delle World Cup Series, valevole per le qualificazioni alle Olimpiadi di Tokyo 2020, ma alla riapertura la richiesta e la risposta da parte del pubblico, soprattutto i giovani, è stata strepitosa. Così Gerolamo Bianchi, presidente dello Yacht Club Italiano, commentando il difficile periodo dovuto all'epidemia di Covid-19. Il rilancio è atteso già a ottobre, con La Millevele manifestazione organizzata contestualmente al Salone Nautico. Contiamo comunque di poter rendere La Millevele una vera e propria festa del mare ha aggiunto Bianchi invito tutti i proprietari di barche della Liguria a partecipare per rendere questo evento ancora più spettacolare degli altri anni.

Porto e dintorni

«Lsct si muova oppure si riveda la concessione»

LA SPEZIA Passiamo al **porto**. Prima la polemica sulle briciole che restano sul territorio a fronte di guadagni milionari, poi la querelle scatenata dal licenziamento di una dipendente da parte del terminalista. A che punto siamo nelle relazioni Comune-Lsct? «Dal 2015 Lsct ha una concessione per 53 anni per ampliare le banchine e restituire Calata Paita alla città e, dopo varie sollecitazioni, a gennaio era stato concordato un cronoprogramma. Ma ad oggi il progetto di ampliamento del Garibaldi non è stato ancora appaltato perché da una parte Lsct non ha ancora liberato Calata Paita ma dall' altra l' Ap, secondo Lsct, non avrebbe predisposto i progetti di dragaggio del secondo bacino per una profondità di 15 metri, condizione che impedirebbe l' utilizzo della banchina una volta ultimata. A dicembre ho detto apertamente che c' era un problema, che in gioco c' era il futuro della nostra città e si è sollevato il dibattito, ma i mesi sono trascorsi e nel mezzo è arrivata anche la pandemia: bisogna cercare una mediazione fra le parti e procedere il più in fretta possibile.

Se Lsct non è più intenzionata a investire come previsto e a restituire Calata Paita alla città, bisogna che si riveda una concessione che fu data senza gara europea proprio per la specificità dell' investimento. Mi pare un discorso sensato: il concessionario nell' ultimo bilancio ha riportato 39 milioni di utile in virtù di una concessione pubblica». **Secondo lei è normale che una città, intesa come comunità di interessi, accetti questo silenzio su un tema così cruciale? Di cosa è "malata" Spezia per non avere il coraggio di alzare la voce?** «Sono stato l' unico a dicembre ad aver difeso una lavoratrice licenziata dal **porto** con modalità senza precedenti. Nonostante questo, sono stato attaccato per lesa maestà. E' una città che per decenni si è avviluppata su stessa: stesse persone e stessa classe dirigente. Il rinnovamento in politica è cruciale e purtroppo alla Spezia questo cambiamento non c' è mai stato per oltre 50 anni. Tre anni fa c' è stato uno choc, è innegabile: ma perché qualcosa cambi, a volte bisogna cambiare non solo chi amministra la città, ma anche la mentalità di chi ha avuto un ricco passato e guarda al futuro con la testa rivolta all' indietro». r.d.m.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Arrivano 78 milioni, la Pontremolese si farà

Il raddoppio della ferrovia verso Parma potenzierà un'infrastruttura fondamentale per lo sviluppo del porto spezzino

Ieri sera È arrivato l'ok della Camera: per il raddoppio della ferrovia Pontremolese stanziati altri 78 milioni di euro. In totale, nel giro di due mesi, il Governo ha messo a disposizione 170 milioni per potenziare una infrastruttura fondamentale per il porto della Spezia. Insieme ai 96 milioni già sul tavolo, queste risorse garantiscono la copertura dell'intervento fuori galleria, per il tratto Parma Vicofertile. Il Parlamento ieri sera ha votato favorevolmente l'emendamento al decreto Rilancio presentato dal vicesegretario del Pd nazionale, lo spezzino Andrea Orlando. Come avevamo anticipato, le nuove risorse sono state individuate tra stanziamenti non utilizzati per opere del contratto di servizio di Rfi. «Abbiamo ottenuto l'obiettivo di avere disponibili ulteriori 78 milioni di euro per la Pontremolese o ha annunciato Orlando -. Sommati ai 92 milioni che già avevano stanziato nel testo del decreto, la risorse aggiuntive arrivano a 170 milioni. In questo modo finanziamo integralmente i lavori del lotto Parma-Vicofertile». Non solo. Avanzano circa 20 milioni di euro che, come aveva sottolineato il responsabile nazionale Pd per il dipartimento economia del mare Matteo Bianchi, potranno essere utilizzate da Rfi per altri adeguamenti necessari. «Interventi di potenziamento delle stazioni lungo la tratta, per consentire il passaggio di convogli più lunghi o prosegue Orlando -. Si conferma così la volontà del Pd, condivisa dal ministro De Micheli, di considerare la Pontremolese una delle opere più importanti nel panorama nazionale, sia per il servizio al porto della Spezia e alle aziende dello spezzino, di Massa Carrara e del Parmense, sia dei mercati serviti dal corridoio Tirreno -Brennero, che comprendono Emilia, Veneto e collegano con il centro Europa. Sia conclude - per potenziare il servizio per i passeggeri, pendolari e turisti, nonché come occasione di collegamento e sviluppo per le aree interne dell'Appennino». Ieri sera era in discussione anche l'altro emendamento Orlando, per l'istituzione di una Zona Logistica Speciale per il porto e retroporto spezzino. Se passasse lo scalo potrebbe godere di vantaggi economici e doganali, con la possibilità di attrarre finanziamenti. L'ok sulla Pontremolese È accolto con soddisfazione dal Pd di Parma, area in cui ricade l'intervento e collegio in cui era stato eletto deputato Orlando. «Un'ottima notizia per il nostro territorio, i nuovi fondi vanno ad aggiungersi ai finanziamenti già previsti in precedenza o hanno detto il segretario provinciale del Pd di Parma Filippo Fritelli ed il segretario cittadino Michele Vanolli -. Rilanciamo un'infrastruttura essenziale per il nostro territorio, e rafforziamo il collegamento della nostra Provincia con il Tirreno per velocizzare e facilitare il trasporto di persone e merci, in un'ottica di sviluppo sostenibile».



'Miglio blu' ciclabile a La Spezia | La Gazzetta Marittima

GENOVA Una pista ciclabile lunga un miglio (marino) e una serie di interventi infrastrutturali per valorizzare il quartiere del distretto della nautica spezzino e le sue eccellenze. Lo ha presentato al Blue Economy Summit 2020 Monica Fiorini, responsabile Comunicazione, Promozione e Marketing, **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale**. Il progetto varato nei giorni scorsi in accordo tra Regione, Comune della Spezia, cantieri navali, **Autorità** di **sistema** e distretto tecnologico, prevede una risistemazione dell'area e la creazione del Miglio Blu, un percorso ciclabile e pedonale che renda vivo il Nautical District della città. Al primo posto in Italia per occupati nel settore cantieristico con 1622 addetti La Spezia prevede incrementi occupazionali già dal prossimo anno e può contare su oltre 100 PMI collegate direttamente alla filiera navale. La Spezia, come tutta la Liguria, ha fame di territorio, tutti i cantieri vorrebbero aumentare spazio e molti ambiscono ad entrare nell'Arsenale spiega Fiorini il nostro impegno è quello di fornire la nostra disponibilità per ampliamenti a mare, nuovi banchinamenti, riqualificazione di spazi e tutto il supporto possibile.

The screenshot shows the article page on the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main headline is "'Miglio blu' ciclabile a La Spezia'. Below the headline, there is a sub-headline 'GENOVA - Una pista ciclabile lunga un miglio (marino) e una serie di interventi infrastrutturali per valorizzare il quartiere del distretto della nautica spezzino e le sue eccellenze. Lo ha presentato al Blue Economy Summit 2020 Monica Fiorini, responsabile Comunicazione, Promozione e Marketing, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.' The article text is partially visible, starting with 'Il progetto varato nei giorni scorsi in accordo tra Regione, Comune della Spezia, cantieri navali, Autorità di sistema e distretto tecnologico, prevede una risistemazione dell'area e la creazione del Miglio Blu, un percorso ciclabile e pedonale che renda vivo il Nautical District della città. Al primo posto in Italia per occupati nel settore cantieristico - con 1622 addetti - La Spezia prevede incrementi occupazionali già dal prossimo anno e può contare su oltre 100 PMI collegate direttamente alla filiera navale.' The right side of the page features a grid of various news items and advertisements, including logos for 'FEDESPEDI', 'SOLVE CAR', 'LAGHEZZA', 'CAROLI', 'ASSEMBLA', 'Stoc', and 'Solufit'.

Il progetto Loop-Ports vince il premio World Ports Sustainability Awards 2020

Il progetto Loop-Ports Circular Economy Network of Ports ha vinto il premio World Ports Sustainability Awards 2020 nella categoria 'Climate and energy'. LOOP-Ports è il progetto europeo coordinato dalla Fundación Valenciaport e finanziato dall' Istituto europeo di innovazione e tecnologia (EIT) attraverso l' iniziativa EIT Climate-KIC che promuove la transizione verso una economia più circolare nel settore **portuale**. Il progetto si propone di creare una rete di economia circolare nei porti che fornirà un **sistema** di innovazione attorno all' attività **portuale** e stimolerà le iniziative di economia circolare nei porti. La rete si concentrerà su materiali ad alto potenziale, principalmente metalli, plastica, cementi e biomateriali. Questo network di porti faciliterà lo scambio di esperienze e di buone pratiche, fornirà raccomandazioni e strategie, promuoverà la formazione e, non ultimo, nuove iniziative commerciali sia nei cluster portuali che in altri ambiti legati a questo settore. LOOP-Ports coinvolge 13 partner di 6 Stati membri dell' UE (Spagna, Italia, Francia, Germania, Danimarca e Paesi Bassi): Fundación Valenciaport (coordinatore); EIT Climate-KIC S.L; Climate-KIC S.r.l; Climate-KIC GmbH; Danmarks Tekniske Universitet (DTU); NTU International A/S; Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO); Università di Bologna (Cirsa); Universität Hamburg; Universidad Politécnica de Madrid; Universitat de València; Eco Environnement Ingénierie (2EI) e Veolia Innove. 'Con soddisfazione - spiega la prof.ssa Serena Righi, coordinatrice dei partner italiani - accogliamo l' annuncio di questo premio che ripaga il lavoro svolto. Un lavoro di squadra, che ci ha visto impegnati come Università di Bologna (Cirsa) al fianco di CIFLA e Certimac , che ci ha permesso di incontrare molte **Autorità** di **Sistema Portuale** italiane e di riuscire a coinvolgerne alcune nel percorso del progetto. Inoltre, il partenariato europeo ci ha permesso di lavorare fianco a fianco con realtà portuali che hanno già intrapreso percorsi di economia circolare come Amsterdam, Copenaghen e Valencia con ottimi risultati. Le attività svolte a Ravenna hanno riguardato il caso studio relativo all' implementazione di un percorso di economia circolare per il recupero e la valorizzazione dei rifiuti derivanti dalla pesca e dalla mitilicoltura. Durante il workshop dello scorso novembre tenutosi nella sede dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** di Ravenna oltre 15 stakeholder della filiera pesca e del recupero della plastica si sono incontrati per incrementare le attività di recupero e valorizzare questi residui plastici che sempre più spesso troviamo sulle nostre spiagge. Il premio attribuito a Loop ports, rafforza la volontà del gruppo a lavorare con gli esperti europei del settore per acquisire competenza da spendere sul nostro territorio e che include il principale porto regionale.'



Inaugurato il parcheggio 'Grendi' per i camion e le auto dei residenti

MASSA Taglio del nastro per il parcheggio «Grendi» in via Massa Avenza e via Dorsale. «E' un risultato importante che va a riqualificare tutta questa zona - ha affermato il sindaco, Francesco Persiani - . Abbiamo valorizzato un importante investimento privato ed è un segnale notevole. Ringrazio i dirigenti dell' **Autorità portuale** e il Gruppo Grendi». Un investimento di 400mila euro che il Gruppo Grendi ha sostenuto come da impegno con l' **autorità portuale**: «Con la società Grendi - ha commentato l'architetto dell' **Autorità** di sistema Mar Ligure orientale, Carla Roncallo - abbiamo un piano industriale che prevede investimenti sul territorio. Questa è la prima opera realizzata a Massa Carrara». Un' opera funzionale al porto, con una capienza di 42 camion e 24 parcheggi per le auto sulla carreggiata lato sud, fruibili dai residenti. Insomma, una soluzione importante per quell' area, dove da tempo si denunciavano disagi per le soste selvagge dei camion. «Abbiamo finanziato l' opera su indicazione del Comune - aggiunge l'ingegner Francesco Di Sarcina della società Grendi -. Il nostro gruppo non ha camion che parcheggeranno in quell' area». La società opererà per altri progetti, visto il piano di investimenti. Soddisfatto anche l' assessore ai lavori pubblici, Marco Guidi: «Il parcheggio è video sorvegliato, dotato di servi igienici a gettone. Prossimamente faremo due bandi: uno per la gestione dell' area e uno per la gestione delle colonnine elettriche». Anche il gruppo consiliare di Forza Italia, Stefano Benedetti e Giovanbattista Ronchieri, plaude all' iniziativa: «Grazie al sindaco e all' assessore Guidi è stata riqualificata un' area che è sempre rimasta abbandonata. Tutti i mezzi che giornalmente parcheggiano in via Dorsale da oggi vi potranno sostare gratuitamente e in sicurezza». Angela Maria Fruzzetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

territorio ed economiaterritorio ed economia

Grendi, inaugurato a Massa il parcheggio In ballo ci sono ancora maxi investimenti

Taglio del nastro in via Massa Avenza. Ma il gruppo è pronto a finanziare opere da 500mila euro anche a Carrara
Taglio del nastro in via Massa Avenza. Ma il gruppo è pronto a finanziare opere da 500mila euro anche a Carrara

Chiara Sillicani / MASSA Non è semplicemente l'inaugurazione di un parcheggio destinato ai tir, quella di ieri mattina, in via Massa Avenza. È molto di più agli occhi dell'amministrazione comunale che in quel taglio del nastro - il sindaco Francesco Persiani lo ribadisce più volte - sostanzia la sua capacità di «realizzare progetti, di farsi carico degli impegni e assumersi le responsabilità». Il taglio del nastro diventa allora dato politico, oltreché - è ancora il sindaco a sottolinearlo - «esempio di un modello di azione economica, quello della sinergia tra pubblico e privato». Sì perché quel parcheggio, per 42 tir, lungo un'arteria soggetta al traffico pesante, lo ha realizzato il Comune di Massa, ma senza alcun esborso. Il finanziamento di 400.000 euro è targato Grendi. Il gruppo, terminalista del porto di Carrara, l'opera l'ha pagata sulla base di un accordo con l'**autorità portuale**. Accordo che ieri - in sede di inaugurazione - ricorda Carla Roncallo che l'**autorità** la presiede. Quando Grendi ottiene la concessione e diventa terminalista nel porto di Carrara, con il porto sottoscrive, infatti, un accordo, un piano di impresa che prevede di realizzare 1 milione e mezzo circa di opere sul territorio. E non soltanto su quello carrarese: un terzo della somma è destinata a Massa, un terzo a Carrara e il restante terzo alle infrastrutture portuali. Cosa e dove realizzarlo - così prevede l'accordo - lo decidono i comuni. Massa gioca d'anticipo: già la precedente amministrazione indica la necessità di un parcheggio e individua l'area in via Massa Avenza, salvo poi, dopo confronti in consiglio, virare verso un'altra zona, in via Martiri di Cefalonia. L'amministrazione Persiani invece sostiene la realizzazione dell'autoparco in via Massa Avenza con lo scopo di spostare i mezzi pesanti che da anni sostano in via Dorsale e nelle strade limitrofe. Nell'aprile del 2019 - ricordano il dirigente comunale Fernando Della Pina e l'architetto Nicola Bellucci, responsabile del procedimento - vengono assegnati i lavori che iniziano il 21 giugno del 2019 (a realizzarli è la ditta Fialdini Ezio srl): «Lo stesso gruppo Grendi - ci tiene ad evidenziare il sindaco - ha riconosciuto la rapidità con cui abbiamo eseguito le opere». Sottolineatura, quella di Persiani, volta proprio a ribadire l'apprezzamento per un modello d'azione pubblico privato: «Nell'ambito di un piano di investimenti di 8,2 milioni - dettaglia l'ingegner Antonio Musso, ad del gruppo Grendi - un milione e mezzo è destinato alla realizzazione di opere funzionali al porto, volte a facilitarne la logistica». Opere di cui Grendi è finanziatore, ma che non sceglie. A scegliere cosa e dove realizzarlo è il comune. Lavori, evidentemente, di natura infrastrutturale o viaria, proprio a garantire migliore accessibilità al porto e ad alleggerire la rete stradale. Massa quell'opera l'ha decisa e realizzata, nonostante non poca opposizione dei residenti della zona che temevano un effetto inquinamento. Adesso la partita deve giocarla Carrara. In ballo ci sono circa 500.000 euro di opere. --



le caratteristiche le caratteristiche

Area per i tir e 24 posti auto «Così riqualifichiamo la zona»

Realizzata la predisposizione per le colonnine elettriche Il parcheggio è dotato di impianto di videosorveglianza e di bagni a gettoniera
Realizzata la predisposizione per le colonnine elettriche Il parcheggio è dotato di impianto di videosorveglianza e di bagni a gettoniera

L'assessore ai lavori pubblici Marco Guidi assicura che la realizzazione del parcheggio destinato ai tir in via Massa Avenza contribuisce «alla riqualificazione di un'area». Quarantadue stalli per mezzi pesanti, nello spazio tra le due carreggiate, l'impianto di illuminazione e quello di videosorveglianza collegato - spiega il dirigente e comandante della polizia municipale Fernando Della Pina - al comando dei vigili urbani. Nell'area, di 4.230 metri quadrati, sono stati realizzati anche due bagni di cui uno destinato ai disabili. Le toilette sono a pagamento e funzionano a gettoniera. La pavimentazione è drenante. Oltre il cordolo del parcheggio, lungo la corsia in direzione Carrara-Massa, sono stati ricavati 24 posti auto (due dei quali destinati ai disabili). E se per mesi i residenti hanno contestato la scelta di quel sito per la realizzazione del parcheggio, temendo che la concentrazione di mezzi determinasse un incremento dell'inquinamento, l'assessore Marco Guidi assicura che «proprio per evitare quel rischio, il parcheggio è già predisposto per l'installazione di colonnine elettriche. Quelle colonnine - chiarisce - consentiranno ai camionisti di avere fornitura elettrica senza essere costretti a tenere il motore acceso, magari per alimentare le celle frigo». Certo, quelle colonnine vanno installate come va garantita la manutenzione di quell'area, bagni inclusi. Area in cui altrimenti si rischia una "concentrazione" di degrado e incuria. Lo stesso Guidi spiega che l'amministrazione pubblicherà due bandi, uno per la manutenzione del parcheggio di cui in questa fase - aggiunge - si fa direttamente carico il Comune e un secondo bando per trovare soggetti disponibili ad installare le colonnine e a gestirle (l'utilizzo sarà presumibilmente a pagamento). L'area di via Massa Avenza è pensata per ospitare 42 tir e spostare i mezzi pesanti che da anni stazionano in via Dorsale e in diverse strade limitrofe: «Su via Dorsale insiste già - spiega Guidi - un divieto di sosta, ma i camion si fermano lì da anni. Adesso hanno uno spazio dedicato». E se non sono mancate le critiche di chi temeva che di quel parcheggio Grendi finanziasse la realizzazione per poi consentire la sosta dei propri mezzi, l'amministratore delegato del gruppo, ribadisce che non sarà così: «Ci tengo a ricordare che il gruppo Grendi da anni gestisce il terminal del porto di Marina di Carrara, l'unico spazio nel quale sostano i nostri mezzi di trasporto. Nel nuovo parcheggio i nostri mezzi non li vedrete». --C.S.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

il solleccito dell' amministrazione di massa

«Zona logistica semplificata, la Regione ora ci dia una mano»

MassaL' Amministrazione comunale interviene sulla Zona logistica semplificata e chiede che la Regione concretizzi il lavoro dell' amministrazione. «Non appena ci siamo insediati abbiamo avviato un percorso per chiedere il riconoscimento dell' Area di crisi complessa per Massa, spesso considerato da Regione e Governo un territorio marginale: lo dimostra la sofferenza produttiva, economica ed occupazionale perdurante da decenni. Proprio in risposta a questa sofferenza ci siamo attivati per implementare una Zona logistica semplificata (Zls) che, con la creazione di zone produttive funzionali alle infrastrutture logistiche, consentirà di applicare condizioni fiscali e amministrative particolarmente favorevoli alle imprese. Abbiamo raccolto le istanze del territorio per ottenere ascolto a tutti i livelli istituzionali: è necessario ottenere il miglior risultato possibile nell' interesse della nostra comunità», afferma il sindaco Francesco Persiani. Le Zls, si spiega in una nota, sono aree in cui vengono ricomprese infrastrutture di collegamento, come porti e aeroporti, funzionali alla logistica regionale, nazionale ed europea. Le aziende all' interno della Zls potranno ottenere incentivi economici, riduzioni dei tempi in merito al rilascio delle autorizzazioni per le aziende ed una ottimizzazione delle pratiche doganali. «La nostra azione amministrativa ha evidenziato come l' area retro portuale e tutta la zona industriale apuana siano organiche al porto di **Marina di Carrara** e quindi idonee ad essere ricomprese nella Zls. Le imprese potranno così godere di vantaggi sia in termini fiscali ed economici che in termini di semplificazione; il nostro territorio potrà attrarre maggiori investitori in funzione della riqualificazione e del rilancio di un' ampia area di Massa e, di conseguenza, della creazione di posti di lavoro», aggiunge l' assessore alle Attività produttive Paolo Balloni. Anche l' assessore alle società partecipate Pierlio Baratta auspica che «si possa quanto prima istituire la ZLS per apportare un ulteriore contributo alle imprese del territorio che mai come in questo momento necessitano di forti strumenti, utili a riaffermare la propria competitività». E, conclude, «La giunta Regionale si deve adoperare ora per concretizzare i nostri sforzi ratificando definitivamente la nascita della Zls».



Il Tirreno

Livorno

Il puzzo di gas che ha invaso la città veniva da una nave cisterna in porto

Lunedì erano arrivate decine di segnalazioni da parte dei cittadini ad Arpat, Comune e Tirreno L'agenzia regionale: «Una manovra ha creato spostamento di gas e vapori che erano nei tanker»

LIVORNO Proveniva da una nave cisterna l'odore di gas e nafta che lunedì tantissimi livornesi avevano avvertito in città. Un puzzo non certamente nuovo purtroppo, che però aveva portato molti cittadini a contattare anche il centralino del nostro giornale per avere informazioni, nel timore che si trattasse di una fuga di gas. E diverse segnalazioni erano arrivate anche al numero verde di Arpat, l'agenzia regionale per la protezione ambientale, dal viale Italia, da Ardenza, da Borgo Cappuccini e dalla Venezia: chi percepiva odore di idrocarburi, chi di metano, fatto sta che tutti lamentavano forte intensità e fastidio. Richieste di indagine ad Arpat erano arrivate anche dagli uffici di palazzo comunale, dove l'odore era stato molto percepito, in particolare dall'assessore Giovanna Cepparello. Per poter valutare il fenomeno segnalato i tecnici dell'Arpat hanno esaminato i dati meteo disponibili nell'immediato, in particolare velocità e direzione del vento - spiega una nota dell'agenzia -. «Nel breve arco di tempo in cui sono state avvertite le maleodoranze (dalle 12 alle 12.20 circa) è risultato che i quadranti principali da cui è spirato il vento, con una intensità media di 3 metri al secondo, erano stati quelli di Ovest Sud-Ovest, per cui i cittadini che hanno segnalato l'odore si trovavano sottovento a sorgenti provenienti dal mare circostante la zona portuale». «Le potenziali sorgenti - spiegano ancora dall'Arpat - sono quindi state ricondotte alle navi in transito presso il porto industriale di Livorno, in particolare quelle di trasporto di gas/prodotti idrocarburi; gli accertamenti svolti dal Dipartimento per valutare tipologia e numero di imbarcazioni in transito e stazionamento presso il porto hanno rilevato che in quel lasso di tempo era in arrivo una nave tanker per il trasporto di prodotti idrocarburi, mentre altre tre navi-tanker erano in stazionamento presso alcuni accosti a servizio dei depositi». Secondo Arpat «la sorgente di odore più probabile per la tipologia del fenomeno osservato dagli esponenti risulta essere la nave tanker che stava transitando per entrare nel porto; il breve periodo di tempo di durata dell'evento di maleodoranza fa ipotizzare una manovra che ha dato luogo ad uno spostamento dei gas e vapori contenuti all'interno del tanker di stoccaggio dei prodotti idrocarburi e che potrebbe avere provocato un'emissione maleodorante dagli sfiati». Come dicevamo - lo conferma la stessa Arpat - nel 2019 la problematica delle maleodoranze è quella più ricorrente segnalata dai cittadini di Livorno: «Anche a settembre scorso un episodio analogo di odori molesti connotati come "gas, metano idrocarburi" era stato segnalato da numerosi cittadini residenti nella fascia costiera dalla zona di Calambrone fino a Quercianella ed aveva portato Arpat a individuare la possibile fonte delle emissioni maleodoranti in una nave in transito a Livorno». --



Moby Prince, altre prove contro la petroliera

I satelliti confermano: la supernave era nell' area vietata. I parenti delle 140 vittime: «Al processo è mancata la volontà di capire»

Il 10 aprile del 1991 la tragedia del Moby Prince. Il traghetto urta una petroliera ferma davanti al porto di Livorno. Si sviluppa un incendio, i soccorsi tardano a scattare e muoiono 140 persone. Ora l'analisi con nuove tecniche di vecchie foto satellitari conferma, che la petroliera si trovava all' ancora in una zona vietata. E questo spiega almeno le ragioni dell' impatto. «La verità è vicina, è già tutto scritto». Non ha dubbi Loris Rispoli, presidente di '#io sono 141' che ricorda le vittime del Moby Prince. Il dolore dei familiari è incessante, una rabbia che non riesce a sfogarsi nemmeno di fronte ad una condanna. Perché sulla tragedia del Moby, il 10 aprile del 1991, non c'è ancora la parola fine. Ora parlano le immagini satellitari analizzate da Gabriele Bardazza consulente dei familiari e dal collega Alfred Komin, come riportato dal Corriere della Sera che chiariscono la posizione della petroliera Agip Abruzzi al momento della collisione con il traghetto Moby Prince. Quella notte era ancorata nell'area di divieto, quel triangolo davanti al porto di Livorno che

deve essere libero dagli ormeggi per non ostacolare l'ingresso e l'uscita delle navi. «Le immagini satellitari non sono nuove, ma ora sono state rilette grazie alle tecnologie. Hanno rivelato la posizione esatta della petroliera ma già nell'allora sentenza del giudice Lamberti c'era scritto che si trovava nel triangolo maledetto. Perché non è stato messo in atto alcun provvedimento nei confronti dell'Agip? Queste foto erano agli atti del processo. C'era tutto, ci voleva solo la volontà di capire». Una nuova lettura, un passo avanti verso la verità. «Davanti al porto è vietato l'ancoraggio ma la petroliera c'era. Questo va a spiegare un'altra mossa: un mese dopo la tragedia c'è stato un accordo assicurativo tra Snam e Navarma, una risarciva i familiari delle vittime, l'altra si prendeva in carico gli sversamenti. Poi il processo, una farsa...». Dopo anni di silenzio, il lavoro fatto dalla commissione parlamentare ha riaperto i riflettori sulla tragedia? «Sì perché ha stabilito che non c'era nebbia quella sera; che la petroliera era ormeggiata nella zona di divieto; che la Navarma e la Snam fecero accordo assicurativo. La commissione ha ripreso i documenti scientifici ed è evidente che alcune persone sono morte dopo ore». Una battaglia infinita. Lei è convinto che la verità sia vicina? «Sì. La verità è scritta. Abbiamo incriminato dirigenti Thyssen perché i sistemi di sicurezza in fabbrica non erano adeguati. Anche sul traghetto i sistemi di sicurezza dovevano essere adeguati, invece 140 persone sono morte bruciate. Ci sono le responsabilità di tanti che, in un paese democratico, avrebbero dovuto essere sul banco degli imputati». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il commento

Non si faccia colare a picco la verità

Alessandro Antico Quest' anno, ad aprile, per la prima volta i familiari delle vittime del Moby Prince non hanno potuto celebrare la loro straziante cerimonia di ricordo: li ha fermati il lockdown per il Coronavirus. Ma il loro abbraccio, seppure virtuale, è stato ugualmente intenso, più forte del tempo e della distanza. Il ricordo non muore. Il dolore neanche. E la speranza neppure. Per quanto frustrata dalla tipica patologia italiana che trasforma in metastasi quei tumori denominati «inchieste sulle stragi», ora quell' aspettativa di verità riprende vigore. Le foto satellitari certificano una cosa importantissima: la superpetroliera Agip Abruzzo non doveva essere lì, la sera del 10 aprile 1991, essendo quella un' area vietata ad ancoraggio e pesca. 'La Nazione' lo scrisse già il 15 aprile 1991. Ora c' è la prova che quel gigante del mare, con 80mila tonnellate di Iranian Light, si trovava in zona vietata. Perché era lì? Come mai così vicina al porto? In questi 29 anni sono nate molte ipotesi, tutte via via smentite da una realtà processuale che finora non è arrivata ad alcun' altra certezza se non quella di lasciare senza colpevoli l' orribile fine di 140 persone. Tutte morte dopo lunga agonia perché - ricordiamolo - i soccorsi salparono 80 minuti dopo il 'may day' lanciato dal marconista del Moby. Ma le immagini satellitari non sono testimonianze confuse o annebbiate: le foto scolpiscono una verità che non ha margine di errore. Non si prescriva l' inchiesta, ora. Prima che sia definitivamente troppo tardi, non si faccia colare a picco la scialuppa su cui boccheggia, stremata, la verità. Essa è in quelle due miglia e mezzo di distanza dal porto di Livorno. E' una verità dovuta ai 140 morti del Moby Prince e all' Italia intera, che non ne può più stragi senza colpevoli. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Livorno

Studenti americani in visita a Livorno

Stamani, l' Autorità di Sistema Portuale ha ricevuto una delegazione della Facoltà di Studi Internazionali (con sede ad Arezzo) dell' Università statunitense di Oklahoma, venuta in visita a Livorno col fine di realizzare una serie di interviste per un corso on line incentrato sul tema della gestione dei traffici illeciti di merce. Il gruppo di ragazzi, accolto nel quartier generale della Port Authority dallo staff della promozione, ha potuto conoscere da vicino le attività svolte dall' Ente e intervistare direttamente il presidente **Stefano Corsini**. Dopo aver incontrato i vertici dell' Agenzia della Dogane, la delegazione ha poi visitato il Porto e, in particolare, il terminal TDT.



Studenti americani in visita a Livorno

Incontro con AdSp, Agenzia della Dogane e Terminal Darsena Toscana

LIVORNO Questa mattina una delegazione di studenti universitari americani ha fatto visita all'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Palazzo Rosciano ha ricevuto una delegazione della Facoltà di Studi Internazionali (con sede ad Arezzo) dell'Università statunitense di Oklahoma, venuta in visita a Livorno col fine di realizzare una serie di interviste per un corso on line incentrato sul tema della gestione dei traffici illeciti di merce. Il gruppo di ragazzi, accolto nel quartier generale della Port Authority dallo staff della promozione, ha potuto conoscere da vicino le attività svolte dall'Ente e intervistare direttamente il presidente Stefano Corsini. Dopo aver incontrato i vertici dell'Agenzia della Dogane, la delegazione ha poi visitato le infrastrutture dello scalo labronico e, in particolare, il Terminal Darsena Toscana.

Redazione

M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI RE
 Via della Repubblica, 11 - 57129 Livorno (LI)

Stampa Logistica Porti Altromarittimo

Studenti americani in visita a Livorno

Incontro con AdSp, Agenzia della Dogane e Terminal Darsena Toscana

PUBBLICITÀ
 14.000 lire al giorno a 1.500 euro al mese

ARRONATI O EFFETTUA IL LOGIN

ARGOMENTI CORRELATI
 AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE
 FACOLTÀ DI STUDI INTERNAZIONALI - UNIVERSITÀ STATUNITENSE DI OKLAHOMA
 PORT AUTHORITY DI LIVORNO

IN UN ALTRO ARTICOLO
 D'Agostino è tornato a Torre Lloyd

POTREBBE INTERESSARTI

Il Tirreno

Livorno

cabaret sotto le stelle

Oggi e domani si ride in Fortezza con lo spettacolo di Paci e Kagiostro

Duecento posti a sedere: in cartellone Marmugi, Conte, Cesca e Paolo Hendel

LIVORNO Si ride nel fine settimana in Fortezza Vecchia. È in cartellone infatti un doppio appuntamento con due fuoriclasse della comicità toscana: Alessandro Paci e Kagiostro che, oggi e domani sempre alle 21.30, saranno i protagonisti di "Cabarezza, Il cabaret in Fortezza", la rassegna comica curata da Claudio Marmugi. Alessandro Paci, classe 1964, artista poliedrico (attore, regista, sceneggiatore, barzellettieri), fin dagli anni '80 del secolo scorso, giovanissimo, attraversa teatro, televisione e cinema col suo umorismo sanamente toscanaccio, spesso in coppia con Massimo Ceccherini (la loro versione di "Pinocchio" è diventata il dvd teatrale più venduto della storia dell'editoria italiana). Kagiostro (al secolo Alessio Nonfanti), nasce invece come illusionista comico, ma la sua parlantina fuori dal comune, la sua simpatia e l'abilità nei monologhi brillanti, lo hanno proiettato nel mondo della televisione anche come conduttore-presentatore. Dal sodalizio artistico tra i due talenti sono nate diverse trasmissioni di successo come "Attenti al tubo" e "Ridi col tubo" (su Rtv38) e svariati film in salsa toscana come "Dieci ragazze" e "Non ci resta che ridere". I posti per il doppio spettacolo sono 200 a sera, in totale sicurezza, secondo le disposizioni Covid-19. È possibile acquistare i biglietti anche online dal sito della Fortezza Vecchia. La rassegna, dopo una pausa per festeggiare il Compleanno di Modigliani (domenica 12 luglio) proseguirà domenica 19 luglio con lo spettacolo di "Marco Conte & Vertiganza" e l'inedito duo "Claudio Marmugi + Matteo Cesca" (domenica 26). Tra i nomi in cartellone si è aggiunto Paolo Hendel (9 agosto). La scelta di animare la Fortezza Vecchia con la comicità "live" è di Menicagli Pianoforti che, in collaborazione con l' **Autorità Portuale** e Fortezza Bar, cura la programmazione degli eventi estivi, tutte le sere, anche con jazz e cinema d'essai sotto le stelle. Per informazioni www.fortezzavecchia.it, info@fortezzavecchia.it - menicagli@aruba.it. Il duo "Paci-Kagiostro" ha attivato un' infoline dedicata, al numero 345 2713919. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Disarmo di Costa Victoria a Piombino

Unità presa in carico da Piombino Industrie Marittime

Redazione

PIOMBINO La nave Costa Victoria ormeggiata nel porto di Piombino per effettuare le operazioni di disarmo. L'unità, un gigante del mare di Costa Crociere, ormeggiata alle banchine del porto toscano, è la terza nave più grande mai entrata nello scalo commerciale piombinese. Questa volta l'arrivo non è conseguito ad uno stato di emergenza come per la Costa Diadema, bensì la sosta è stata richiesta per procedere alla vendita della nave ed alla presa a carico di Piombino Industrie Marittime, società nata proprio per creare un polo della cantieristica del refitting, demolizioni e smantellamento. A 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 lo scorso 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 dirette di un responsabile nave di comprovata esperienza nel settore tecnico-marittimo. L'operazione è stata avviata a seguito di un primo incontro tecnico convocato dall'Ufficio circondariale marittimo tenutosi il 22 Giugno, alla presenza dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Polizia di frontiera, Vigili del fuoco, Azienda USL Toscana Nord Ovest, personale di Costa Crociere, Genova Trasporti Marittimi e Piombino Industrie Marittime per valutare e coordinare tutti gli aspetti relativi alla straordinaria sosta dell'imponente unità navale, per una permanenza agli ormeggi di circa tre mesi, per la prima volta nella sua vita senza equipaggio a bordo. Conseguentemente alla 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 ed il nostromo di Costa Victoria sono rimasti con contratto di Comandata fino al 1 luglio, per verifiche su tutti gli apparati e per continuare affiancamento e familiarizzazione della squadra di guardiania del nuovo proprietario. Successivamente sono stati svolti sopralluoghi e verifiche tecniche da Capitaneria di Porto e Autorità di Sistema portuale con ASL, VVF, 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 (pompe antincendio, illuminazione, pompe sentina) alimentati dal gruppo elettrogeno di terra all'uopo predisposto. L'Autorità marittima, completata l'istruttoria e l'acquisizione dei pareri tecnici da parte degli organismi coinvolti (AdSp, Chimico del Porto, Rina, VV.F., ASL, Piloti, Ormeggiatori e Rimorchiatori del porto di Piombino, ha rilasciato l'autorizzazione definitiva alla sosta in disarmo di Costa Victoria.



«L'abbonamento è ok?» Le telefonate cifrate dei funzionari indagati

«Marco aspetta, te passo un amico». La telefonata arriva dal cellulare di Luigi Catalani e dall'altra parte c'è il figlio, ausiliario doganalista al **porto** di **Ancona**. L'amico a cui fa riferimento il padre, invece, è Roberto Giuliani, caposervizio dell'ufficio controlli e verifiche della Dogana. Il suo superiore. E la conversazione, intercettata dai Carabinieri del Nucleo operativo di Prato nel dicembre del 2018, prende subito la piega giusta. Infatti Giuliani, dal cellulare di Luigi Catalani, si rivolge all'ausiliario: «Qui c'è un camioncino di tuo padre di erbe secche dall'Albania. Bisognerebbe andare e fare. Capito tutto?». Marco Catalani risponde: «Va bene, ok». E il caposervizio chiude la chiamata caldeggiando l'operazione: «Mi raccomando». Il sistema per aggirare i controlli si riassume in questa conversazione cifrata la presunta attività illecita ricostruita dalla Procura di **Ancona** e coordinata dal sostituto procuratore Daniele Paci che ha portato alla luce il comportamento di un gruppo di funzionari e sigilli doganali su Tir e bisarche per far passare alla frontiera merce di dubbia provenienza trasportata da spedizionieri dell'Europa dell'Est. Quattordici le persone finite sotto inchiesta, a vario titolo, per corruzione, concussione, abuso d'ufficio, falso ideologico, peculato. In cambio i doganalisti ricevevano denaro, regalie e pieni di benzina. Il caposervizio Giuliani, per esempio, attingeva al distributore nelle vicinanze della Dogana in maniera sistematica e a cadenza quindicinale. Prima però si informava: «Sei in regola con l'abbonamento?». Le regalie e i rifornimenti di Giuliani sono stati anche immortalati e messi agli atti: si vede il caposervizio della Dogana arrivare in auto al distributore di benzina dopo avere timbrato il cartellino ed essere uscito lasciando l'ufficio scoperto e rientrare dopo una manciata di minuti come niente fosse. Anche il funzionario dell'Area verifiche Giovanni De Leo, faceva i pieni senza tirare fuori il portafoglio, chiedendo pure il pagamento di bollette domestiche e prestiti in denaro che poi non restituiva. E Francesco Mastromatteo, funzionario dello stesso ufficio doganale, con l'incarico di visionare i colli all'interno dei Tir transitanti in **porto** ometteva le verifiche in cambio regalie, come un treno di ruote per la macchina, una cassettera, ricambi per l'auto. Intanto Luigi Catalani parlava al telefono con l'autista di una bisarca. «Ciao Luigi... sono l'autista della bisarca... l'altra». «Ciao, dimme». L'autista straniero spiega: «Io aspettare domani ore 8 Auchan **Ancona** Sud». E Catalani: «Adesso non possiamo fare». «No oggi, domani ore 8». «Lo so ma siamo incasinati, non ce la facciamo adesso. Vediamo, se riusciamo. Dai aspetta lì, parlo con S. Ok, va bene. Quante macchine». Una volta avuta la certezza del controllo fuori dall'ufficialità, l'autista risponde: «Dieci macchine, io aspettare **Ancona** Sud». Ma Luigi Catalani insiste: «Bisogna che vieni vicino a qua ad **Ancona**. Problema se no, devi venire ad **Ancona**, qui c'è molta gente seria». Lo rassicura e l'autista ringrazia. «Vieni al **porto** di **Ancona**, ok?». «Ok. Grazie». Intercettati pure i contatti tra Luigi Catalani e il doganalista Francesco Mastromatteo. Catalani lo chiama e lui risponde: «Che volete?». «No ero venuto su perché avevamo bisogno di due piombi (i sigilli della dogana, ndr) ... ci abbiamo due T1 dopo. Chiusi dentro, ma... se può avere?». Gli incontri in ufficio Mastromatteo lo invita in ufficio: «Vieni sopra dai. Dove sono? Sono camion? Che sono?». Catalani risponde immediatamente: «Sì, sono due camion sbarcati adè. Ci vuole...». E il



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

funzionario: «Vieni sopra, vieni sopra, dai». Anche il figlio di Luigi Catalani, Marco, lavora alla Dogana di **Ancona** in qualità di ausiliario ed ha i sigilli nelle sue disponibilità, a cui il padre attingerebbe senza problemi: «Marco dove posso trovare un piombo?». «Forse nel mio cassetto... penultimo... papà... sono in una busta di plastica». Il padre gli domanda: «Ce ne vuole uno? No di più?». Marco risponde: «Sì uno solo». Luigi Catalani chiude la conversazione: «Capito tutto?». E Marco: «Va bene, ciao». Maria Teresa Bianciardi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Al Porto di Civitavecchia arriva il servizio informazioni turistiche della Regione Lazio

Di Majo: "Dobbiamo ripartire, in stretta sinergia con le istituzioni e, insieme, promuovere le innumerevoli bellezze regionali che possediamo"

COMUNICATO STAMPA

Civitavecchia - Un punto di informazione turistica della Regione Lazio all'interno del porto di Civitavecchia. Questo il senso della visita odierna dell'Assessora al Turismo e Pari Opportunità, Giovanna Pugliese. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo l'ha accolta presso la sede di Molo Vespucci insieme al neo Direttore Marittimo del Lazio e Comandante del porto di Civitavecchia, Francesco Tomas. All'incontro ha partecipato anche il consigliere regionale del territorio, Gino De Paolis che, nel dicembre scorso, ha fatto approvare in Consiglio regionale l'ordine del giorno con il quale la Giunta si impegna ad insediare, nel porto di Civitavecchia, un punto di informazione per la promozione turistica e delle bellezze laziali. Interessanti gli spunti emersi finalizzati ad una fattiva collaborazione che miri allo sviluppo del turismo e alla promozione delle patrimonio storico-artistico e archeologico nonché naturalistico della regione. 'Il porto di Civitavecchia è un vero e proprio museo a cielo aperto, un tesoro unico al mondo che vanta alcuni gioielli di incommensurabile valore dal punto di vista archeologico, storico ed artistico.

In questo particolare momento, la visita dell'Assessora Pugliese 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 dall'Assessora Pugliese di insediare, a breve, dei punti di informazione turistica all'interno del nostro scalo non può che essere accolto con entusiasmo e rinnovato ottimismo. Per questo ringrazio l'Assessora, con la quale abbiamo in programma di rivederci quanto prima per proseguire nel percorso che, già a partire da oggi, abbiamo avviato', sottolinea di Majo. 'L'AdSP, da sempre attenta al pregevole ed unico patrimonio turistico, naturalistico ed architettonico del nostro territorio e, soprattutto, alle opportunità che esso può offrire in termini di sviluppo tecnologico, di lavoro, di turismo, d'innovazione e di crescita economica, continuerà a fornire il proprio contributo ed il proprio impegno per la valorizzazione del patrimonio culturale del Lazio', precisa il Presidente dell'Authority. 'Il Porto di Civitavecchia è il Porto di Roma, del Lazio e d'Italia', dichiara Giovanna Pugliese Assessora Regionale al Turismo e alle Pari Opportunità. 'Il nostro Paese - è bene ricordarlo - 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 la visita di oggi ho voluto ribadire la volontà mia e di tutta la Giunta del Presidente Zingaretti - conclude Giovanna Pugliese - di realizzare quanto prima nel Porto di Civitavecchia 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. Città d'arte, borghi, cammini, laghi, riserve naturali. Una regione, la nostra, in grado di sorprendere sempre'. Al termine dell'incontro, il Presidente di Majo ha accompagnato l'Assessora al nuovo terminal crociere 'Amerigo Vespucci' e al porto storico con la visita all'interno del Forte Michelangelo.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia, arriva il servizio informazioni turistiche della Regione Lazio

Civitavecchia - Un punto di informazione turistica della Regione Lazio all'interno del porto di **Civitavecchia**. Questo il senso della visita odierna dell'Assessora al Turismo e Pari Opportunità, Giovanna Pugliese. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo l'ha accolta presso la sede di Molo Vespucci insieme al neo Direttore Marittimo del Lazio e Comandante del porto di **Civitavecchia**, Francesco Tomas. All'incontro ha partecipato anche il consigliere regionale del territorio, Gino De Paolis che, nel dicembre scorso, ha fatto approvare in Consiglio regionale l'ordine del giorno con il quale la Giunta si impegna ad insediare, nel porto di **Civitavecchia**, un punto di informazione per la promozione turistica e delle bellezze laziali. Interessanti gli spunti emersi finalizzati ad una fattiva collaborazione che miri allo sviluppo del turismo e alla promozione delle patrimonio storico-artistico e archeologico nonché naturalistico della regione. 'Il porto di **Civitavecchia** è un vero e proprio museo a cielo aperto, un tesoro unico al mondo che vanta alcuni gioielli di incommensurabile valore dal punto di vista archeologico, storico ed artistico.

In questo particolare momento, la visita dell'Assessora Pugliese 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 dall'Assessora Pugliese di insediare, a breve, dei punti di informazione turistica all'interno del nostro scalo non può che essere accolto con entusiasmo e rinnovato ottimismo. Per questo ringrazio l'Assessora, con la quale abbiamo in programma di rivederci quanto prima per proseguire nel percorso che, già a partire da oggi, abbiamo avviato', sottolinea di Majo. 'L'AdSP, da sempre attenta al pregevole ed unico patrimonio turistico, naturalistico ed architettonico del nostro territorio e, soprattutto, alle opportunità che esso può offrire in termini di sviluppo tecnologico, di lavoro, di turismo, d'innovazione e di crescita economica, continuerà a fornire il proprio contributo ed il proprio impegno per la valorizzazione del patrimonio culturale del Lazio', precisa il Presidente dell'Authority. 'Il Porto di **Civitavecchia** è il Porto di Roma, del Lazio e d'Italia', dichiara Giovanna Pugliese Assessora Regionale al Turismo e alle Pari Opportunità. 'Il nostro Paese - è bene ricordarlo - 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 la visita di oggi ho voluto ribadire la volontà mia e di tutta la Giunta del Presidente Zingaretti - conclude Giovanna Pugliese - di realizzare quanto prima nel Porto di **Civitavecchia** 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. Città d'arte, borghi, cammini, laghi, riserve naturali. Una regione, la nostra, in grado di sorprendere sempre'. Al termine dell'incontro, il Presidente di Majo ha accompagnato l'Assessora al nuovo terminal crociere 'Amerigo Vespucci' e al porto storico con la visita all'interno del Forte Michelangelo.



Informazione turistica nel porto di Civitavecchia

Redazione

CIVITAVECCHIA Un punto di informazione turistica della Regione Lazio all'interno del porto di Civitavecchia. Questo il senso della visita compiuta ieri dall'assessora al Turismo e Pari opportunità, Giovanna Pugliese. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo l'ha accolta nella sede di Molo Vespucci insieme al neo Direttore Marittimo del Lazio e Comandante del porto di Civitavecchia, Francesco Tomas. All'incontro ha partecipato anche il consigliere regionale del territorio, Gino De Paolis che, nel dicembre scorso, ha fatto approvare in Consiglio regionale l'ordine del giorno con il quale la Giunta si impegna ad insediare, nel porto di Civitavecchia, un punto di informazione per la promozione turistica e delle bellezze laziali. Interessanti gli spunti emersi finalizzati ad una fattiva collaborazione che miri allo sviluppo del turismo e alla promozione delle patrimonio storico-artistico e archeologico nonché naturalistico della regione. Il porto di Civitavecchia è un vero e proprio museo a cielo aperto, un tesoro unico al mondo che vanta alcuni gioielli di incommensurabile valore dal punto di vista archeologico, storico ed artistico.

In questo particolare momento, la visita dell'Assessora Pugliese 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 dall'assessora Pugliese di insediare, a breve, dei punti di informazione turistica all'interno del nostro scalo non può che essere accolto con entusiasmo e rinnovato ottimismo. Per questo ringrazio l'assessora, con la quale abbiamo in programma di rivederci quanto prima per proseguire nel percorso che, già a partire da oggi, abbiamo avviato, sottolinea di Majo. L'AdSp, da sempre attenta al pregevole ed unico patrimonio turistico, naturalistico ed architettonico del nostro territorio e, soprattutto, alle opportunità che esso può offrire in termini di sviluppo tecnologico, di lavoro, di turismo, d'innovazione e di crescita economica, continuerà a fornire il proprio contributo ed il proprio impegno per la valorizzazione del patrimonio culturale del Lazio, precisa il presidente dell'Authority. Il porto di Civitavecchia è il porto di Roma, del Lazio e d'Italia, ha dichiarato Giovanna Pugliese. Il nostro Paese è bene ricordarlo 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 la visita di oggi ho voluto ribadire la volontà mia e di tutta la Giunta del presidente Zingaretti ha concluso l'assessora di realizzare quanto prima nel porto di Civitavecchia 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. Città d'arte, borghi, cammini, laghi, riserve naturali. Una regione, la nostra, in grado di sorprendere sempre. Al termine dell'incontro, il presidente di Majo ha accompagnato l'assessora al nuovo terminal crociere Amerigo Vespucci e al porto storico con la visita all'interno del Forte Michelangelo.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Più porti e nuove bettoline fra le ambizioni della neonata JV Maritime Bunker

La neocostituita joint venture Maritime Bunker nata nel porto di Civitavecchia dall' unione d' intenti fra le società Rimorchiatori Laziali e Anapo non si limiterà la sua azione agli scali laziali e prevede nuovi investimenti in navi bettoline. Lo hanno reso noto i due gruppi Maxcom e Cafimar protagonisti della partnership spiegando, come anticipato pochi giorni fa da SHIPPING ITALY , che le bettoline Mersey Spirit e Big Duba saranno operate dalla nuova realtà aziendale. Non solo: potrebbe presto entrare a far parte della flotta Maritime Bunker anche la bettolina Punta Azzurra. I carburanti venduti alle navi sono Very low sulphur fuel oil, High sulfur fuel oil e gasolio. La nota del nuovo player del bunkeraggio spiega che un più ampio piano d' investimenti potrebbe risultare nell' acquisizione (tramite acquisto o noleggio) di nuove bettoline. Anapo fino ad oggi ha effettuato il servizio di bettolinaggio negli scali di Augusta, Catania, Ancona e Brindisi ma "l' obiettivo della nuova società è quello di espandere la propria attività anche ad altri porti" si legge nella comunicazione di Maritime Bunker. "Anapo ha già la licenza per effettuare il servizio a Savona, Vado Ligure e La Spezia e ha inoltre presentato domanda per operare a Trieste da fine agosto". Rimorchiatori Laziali è stata finora attiva a Civitavecchia e in altri traffici costieri. Anapo aggiunge inoltre che potrebbe conferire alcune delle sue licenze alla nuova joint venture con l' eccezione di quelle nei porti di Augusta e Ancona che rimarranno invece esclusivamente proprie. Dal punto di vista commerciale il braccio operativo di questa nuova alleanza per la vendita dei carburanti alle navi è la società Bunker Energy.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Napoli

Pandemia, porti, nuove abitudini Napoli fa bilancio

Napoli. (Pietro Spirito*). Scegliere l'angolo visuale dei porti e della logistica per comprendere gli effetti congiunturali e strutturali della pandemia può rappresentare un utile punto di osservazione, perché le crisi si colgono in particolare nei luoghi di intersezione tra sistemi e processi. È opportuno tentare questo esercizio anche perché la logistica e l'economia marittima rappresentano sempre un termometro sensibile circa l'andamento complessivo, da un lato del tessuto produttivo e dall'altro delle movimentazioni dei passeggeri, non solo per il pendolarismo di corto raggio ma anche per l'attività turistica. Cercheremo di leggere questi fenomeni calandoli in un contesto specifico, vale a dire descrivendo quanto sta succedendo nei porti dell'Autorità di sistema portuale Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare). Tutti i dati di seguito indicati riguardano i principali porti della Campania. Breve periodo: traffico merci resiste, cabotaggio all'anno zero. Il 2020 era iniziato, nei primi due mesi, con un andamento positivo, sostanzialmente in tutti i segmenti di mercato. Poi, con l'avvio del apegue in ultima pagina



Napoli fa bilancio

lockdown per effetto della pandemia, si è registrato un drastico calo nei volumi e nei servizi di trasporto, particolarmente sensibile nel segmento del trasporto passeggeri. Le crociere si sono bloccate completamente. Tra marzo e maggio la riduzione è risultata pari al cento per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, nei porti di Napoli e Salerno così come nei porti di tutto il mondo: il trend continuerà nei prossimi mesi, certamente almeno sino alla fine di luglio. Nel traffico passeggeri di corto raggio, il drastico rallentamento dei volumi è correlato con l'emergenza e con la stretta decisa sulla mobilità dei cittadini per generare il distanziamento sociale. La contrazione di passeggeri, nel confronto tra aprile 2020 e aprile 2019, è stata pari al 96,4 per cento. A maggio la riduzione è stata dell'87,7 per cento per il porto di Napoli e del 94,3 per cento nel porto di Salerno. Cessata questa fase, con il progressivo ritorno alla mobilità negli spostamenti dei viaggiatori, è molto probabile che -in un tempo relativamente breve- si possa tornare ad un volume maggiormente fisiologico di spostamenti. * presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale

PAG. 14 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 34 - 4-7-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Moce-Palumbo
...
Napoli fa bilancio
...
Project Marghera
...
Risparmio crociere
...
Censura sotto stress
...

BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO
Direttore Responsabile: Luciano Biondi
...
PUBBLICITÀ: PUBBLICITÀ - TEL. 081 53880000 - FAX 081 5388000

GRIMALDI GROUP
servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo

SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE, PASSEGGERI, CARICO, SPECIAL CARGO.

SARONNA MARITTIMA (NAPOLI) SBL +39 081 537275 grimaldi@grimaldi.com	CHIORECCONA SALERNO (NAPOLI) SBL +39 081 537275 grimaldi@grimaldi.com	LIVORNO LIVORNO (NAPOLI) SBL +39 0586 30821 grimaldi@grimaldi.com
---	---	---

TIRRENARI ED INFRA - www.grimaldi.com - +39 081 53880000

Il Dispari

Napoli

Anche Spirito si prende gioco di noi. Sindaci sotto zero

REDAZIONE WEB

Ci sono alcuni aspetti della nostra politica che sembrano essere secondari ma che, invece, dovrebbero avere un livello di allerta maggiore. Come se niente fosse, infatti, sia a Pozzuoli sia a Napoli, siamo solo dei passeggeri che imbarcano e sbarcano. Non abbiamo voce in capitolo eppure qualcosa non torna. Se Figliolia a Pizzuoli fa quello che gli pare, se dalla Regione Campania se ne fregano - soprattutto perché il territorio tace - noi non possiamo continuare ad essere il terminal scemo di un sistema di accoglienza che andrebbe riscritto daccapo. Ma questo non è il caso di tergiversare sui problemi di Pozzuoli. Mi piace soffermarmi, invece, su quella che è stata l'ultima polemica sui trasporti marittimi tra le isole e al terreferma, ovvero la calca al Molo Beverello. Un argomento che ho già trattato e che, come ho già detto, il problema non legato al COVID come falsamente narrato e affrontato. Il problema, infatti, è di sistema. E' il nostro sistema di accoglienza che non funziona bene. Male a Napoli, male a Pozzuoli. Ma c'è da fare una bella differenza. A Napoli Beverello, in particolare, abbiamo a che fare con l' autorità portuale, altrove, invece con pubbliche amministrazioni. Da una parte i

possibili interessi di partito e di area politica (che neanche usiamo) e dall' altro invece, un ente 'quasi' terzo e non del tutto estraneo. Almeno da 10 anni, infatti, i viaggiatori che arrivano sulle nostre isole versano la modica cifra di 20 centesimi di euro per l' accesso al porto di Napoli che, nel caso di Beverello vanno all' Autorità, e nel caso di Porta di Massa, invece, al privato che ha fatto l' investimento per la sala d' attesa. Quando iniziamo a pretendere servizi di qualità e rispetto per non solo perché i passeggeri sono i nostri ospiti ma soprattutto perché i nostri ospiti versano i 'loro solini' nelle tasche dell' Autorità e del privato? Davvero possiamo continuare a contare così poco? Davvero dobbiamo consentire a **Pietro Spirito** di poter dire che 'chiude tutto?'. Davvero vogliamo continuare a farci fare tutto quello che vogliono senza mai alzare la voce, chiedere rispetto o, se proprio volete, ricevere servizi adeguati? Pensateci, 20 centesimi a passeggero sono davvero tanti.



Il Dispari

Napoli

Gate 'aperti'. Vince il buon senso sugli assembramenti a Beverello Vertice ok tra Spirito e Armatori. E i sindaci? Assenti!

REDAZIONE WEB

Ida Trofa | Traffico nel golfo di Napoli, dopo il caos la soluzione al Porto di Napoli: riaprono i gate singoli e stop alla follia dell' imbuto sanitario. Finalmente, riaprono gli accessi separati del Beverello e non solo. Era ora. Un intervento tardivo che segue le figuracce e i disagi delle scorse settimane, ma andiamo con ordine. Con l' intensificarsi della cosiddetta FASE 3 del COVID, il primo vero week end estivo giunto sul finire si è chiuso all' insegna delle polemiche. La situazione tra regole e servizi offerti è paradossale e a tratti ingestibile. E i giorni che ci siamo appena lasciati alle spalle sono stati davvero terribili. L' economia turistica campana ristagna, ma nei fine settimane le isole del golfo vengono prese d' assalto e il vero problema restano i collegamenti. Un vespaio di polemiche si è aperto dopo le doglianze del sindaco di Capri, Marino Lembo, che diversi giorni fa ha denunciato assembramenti e caos al Beverello. A Lembo ha risposto **Pietro Spirito**, il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno centrale** che, in buona sostanza, ha addossato ogni responsabilità sugli armatori. Ovvio e scontata la replica degli armatori che hanno rispedito al mittente le accuse. Da

traghetti, aliscafi e bus sovraffollati, con le corse ridotte al minimo storico, molti turisti e viaggiatori hanno dovuto allungare la loro permanenza sull' isola fino al primo imbarco utile per raggiungere la terraferma. Molti ischitani, invece, hanno dovuto lasciare le loro vetture in continente, tra Pozzuoli e Napoli, e rientrare senza per mancanza di posti auto, non avendo trovato posto sulle unità navali in partenza in questa intensa tre giorni di fine giugno. Nei giorni scorsi, come vi abbiamo raccontato, per lunghe ore è stata guerra aperta tra armatori e **Autorità**. Il caos al Beverello per le compagnie di navigazione era dovuto solo ed esclusivamente all' assenza di organizzazione da parte di **Pietro Spirito** e Regione Campania. Anche gli armatori sono stufo di questa situazione. Dalla Libera Navigazione del Golfo, passando per Lauro e Snav, infatti, tutti hanno lamentato la mancanza di interlocuzione con tra gli enti, con **Spirito** e con la Regione. Era evidente, infatti, che fossero state assunte decisioni a tavolino senza badare alla concreta applicabilità delle stesse e così, per mantenere il punto, si è rischiato di mandare affondo la 'nave'. Le compagnie trasportano il 60-70% in meno di passeggeri eppure la questione porto di Napoli e collegamenti per le isole assurge quotidianamente agli onori delle cronache. Gli armatori continuano a parlare di una disorganizzazione strutturale frutto di scelte che non condividono. Nonostante i numeri dei passeggeri in movimento siano ridottissimi è veramente assurdo che non si riesce ad organizzare un servizio degno di questo nome. Per gli addetti ai lavori era stato subito chiaro: bisognava riaprire i gate e installare un termoscanner nei vari GATE, compagnia per compagnia al fine di dire stop alla promiscuità! Non si poteva continuare a misurare la febbre a campione e di avere un solo corridoio d' imbarco per canalizzare i flussi. E' vero, il traffico è ridotto del 60/79%, ma alla mancanza di passeggeri stranieri fanno da contraltare le 'uniche' partenze interessate dagli assembramenti, ovvero quelle del venerdì pomeriggio e del sabato mattina al Beverello a seconda degli intervalli del ripristinato quadro orario. Era assurdo avere lamentele con un numero così basso di passeggeri. Martedì la svolta. Al Beverello si cambia, o meglio si torna al passato, nel tentativo di evitare le scene degli ultimi fine settimana e, soprattutto, di migliorare la sicurezza sanitaria. Il presidente dell' **Autorità**, **Pietro Spirito**, si è riunito con gli armatori. Le falle emerse nelle scorse settimane sono state terreno



fertile di confronto- scontro alla ricerca per soluzioni comuni per migliorare imbarchi sbarchi per i mezzi veloci al Beverello e per i traghetti a Porta di Massa. Riaprono i gate Dopo un vero e proprio



Il Dispari

Napoli

vertice tra Spirito e gli armatori, si è così stabilito di rafforzare il distanziamento per prevenire rischi di contagio. Il presidente dell' authority ha garantito che sulle banchine ci sarà personale dell' autorità che accompagnerà i passeggeri sostenendo e garantendo ordine e disciplina. Il resto, però, dovranno farlo le compagnie di navigazione al fine di ottenere il massimo rispetto di tutte le direttive in materia di sanificazione e del distanziamento sociale. Questo primo weekend di luglio, dunque, servirà soprattutto per verificare l' opportunità del nuovo (caro, vecchio ndr) dispositivo di imbarco-sbarco. Il funzionamento dei canali di viaggio, per quanto riguarda la sicurezza sanitaria, certamente, è il primo passo per garantire tranquillità sulla terraferma e anche sulle isole. Da ieri, inoltre, ha cominciato a lavorare regolarmente l' accesso singolo compagnia per compagnia ai mezzi di trasporto operanti. Non c' è più solo un gate, ma ogni compagnia ha una propria uscita verso l' imbarco in modo da facilitare il tutto ed evitare la coda unica. Gli utenti diretti in destinazioni diverse avranno accessi separati. Finisce così l' imbuto negli orari di punta 8.30 e 14:30 quando ci sono partenze più o meno simultanee. Sarà inoltre sarà rafforzata la segnaletica e punti di attesa con ombrelloni per evitare di aspettare al sole durante l' imbarco. Aumenta la sicurezza anche a Porta di Massa dove la criticità riguarda solo la parte esterna della stazione marittima. Per lo sbarco e l' imbarco delle auto è stata rafforzata la sorveglianza. Un primo passo in attesa di poter vedere concluso il cantiere per la costruzione della nuova stazione marittima. Al momento lo spostamento delle biglietterie nei container sta funzionando e, forse, ha evitato il peggio, proprio grazie alla dislocazione dell' area che ha impedito assembramenti presso le vecchie biglietterie ora in fase di rifacimento. Allora che il week end abbia inizio e che gli attesi e voluti cambiamenti buon pro ci facciano.

Anteprima 24

Napoli

Sea Sun, la Festa del Mare: 'I porti al tempo del Covid'

Salerno - È tutto pronto per avviare l'edizione 2020 di Sea Sun, l'evento promosso dall'**Autorità di Sistema Portuale Del Mar Tirreno Centrale** giunto alla sua XVIII edizione. Sarà il sotto piazza della Concordia ad ospitare l'iniziativa il prossimo 11 luglio che avrà come tema **centrale** 'I porti della Campania al tempo del Covid-19: idee e percorsi per la ripresa'. Nel corso della conferenza stampa è stato firmato l'accordo 'Arena del Mare 2020' che, ogni anno, sottolinea la fattiva collaborazione tra l'**Autorità Portuale** e il Comune di Salerno. La presenza dei vertici dell'Asdp è stata inoltre occasione per fare il punto sulle opere da realizzare nello scalo salernitano. Il presidente Spirito ed il segretario Messineo hanno per esempio ricordato il lavoro in corso per Porta Ovest, il completamento del dragaggio, la scogliera di protezione a Santa Teresa.

Tempo di lettura: 4 | 1 minuto

Salerno - È tutto pronto per avviare l'edizione 2020 di **Sea Sun**, l'evento promosso dall'**Autorità di Sistema Portuale Del Mar Tirreno Centrale** giunta alla sua XVIII edizione. Sarà il **sotto piazza della Concordia** ad ospitare l'iniziativa il prossimo 11 luglio che avrà come tema **centrale** "I porti della Campania al tempo del Covid-19: idee e percorsi per la ripresa".

Nel corso della conferenza stampa è stato firmato l'accordo "Arena del Mare 2020" che, ogni anno, sottolinea la fattiva collaborazione tra l'**Autorità Portuale** e il Comune di Salerno. La presenza dei vertici dell'Asdp è stata inoltre occasione per fare il punto sulle opere da realizzare nello scalo salernitano. Il presidente **Spirito** ed il segretario **Messineo** hanno per esempio ricordato il lavoro in corso per **Porta Ovest**, il completamento del dragaggio, la scogliera di protezione a **Santa Teresa**.

False assunzioni per
indennità disoccupazione:
RAI denuncia sul Fucertano

Droga dell' Isis al porto «Un patto per scacciare queste forze del male»

Diletta Turco

Un fatto «gravissimo», in merito al quale «siamo assolutamente dalla parte delle forze dell' ordine e la magistratura affinché illeciti del genere non si verifichino più». È Pietro Spirito, presidente dell' **autorità** di **Sistema** del mar Tirreno centrale a commentare il maxi sequestro di droga avvenuto ad inizio settimana nel porto di Salerno. Un caso singolare, non solo per la portata ingentissima di stupefacente sequestrato, ma anche per la provenienza e il suo utilizzo presumibilmente legato al terrorismo internazionale. L' episodio di cronaca, sebbene unico nelle dimensioni, non è di certo un caso isolato, tanto da richiamare, all' attenzione dei vertici dell' **autorità** unica di **sistema**, la necessità di un intervento massiccio sulla sicurezza all' interno del porto. «Vanno compiute - dice Spirito a margine della conferenza stampa di presentazione della diciottesima edizione del SeaSun, ovvero la festa del mare - tutte quelle azioni per reprimere radicalmente, diciamo così, questi casi gravissimi che sono ovviamente un danno di immagine per la comunità portuale di Salerno, e che invece devono essere totalmente repressi. Anzi - continua il presidente dell' **autorità** unica - dobbiamo lavorare assieme agli operatori e alle forze istituzionali per rafforzare quella maglia di controlli che è indispensabile per scacciare via queste forze del male». IL COORDINAMENTO Un maggiore coordinamento, dunque, tra le aziende che lavorano nel porto e le istituzioni che regolano le attività portuali, con un necessario dialogo potenziato con le forze dell' ordine. Proprio la questione sicurezza all' interno del porto di Salerno, sottolinea Spirito, «sarà il tema dell' incontro in Prefettura, a Salerno, di uno specifico comitato di sicurezza convocato per mercoledì prossimo». C' è, dunque, necessità di una sinergia tra tutti gli attori che gravitano intorno alla macchina porto di Salerno. Una possibile soluzione operativa potrebbe essere, come suggerito da Agostino Gallozzi, presidente dell' omonimo gruppo industriale, sulle pagine de Il Mattino, la condivisione dei dati informatici delle aziende portuali con gli uffici di controllo della Guardia di Finanza. «Ritengo interessante immaginare - aveva detto il presidente del gruppo Gallozzi - 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». La serata inaugurale dell' edizione 2020 del SeaSun, in programma sabato prossimo al sottopiazza della Concordia, avrà come tema del dibattito economico-istituzionale le strategie di recupero dei porti dopo l' emergenza Covid-19. I NODI DELLA RIPRESA Una zavorra letteralmente lanciata sul comparto turistico e crocieristico in particolare, che, tra Salerno e Napoli, ha causato danni economici per «svariati milioni di euro», puntualizza Spirito, tra tasse di approdo e sui passeggeri mai incamerate dall' **autorità**. «Le cancellazioni - aggiunge Spirito - le compagnie le faranno successivamente, mentre si deve, adesso, partire da un tema e cioè che fino al 31 di luglio le crociere sono bloccate in tutti i porti di Italia e direi del mondo. C' è in piedi un dialogo sulla ripresa del settore, perché in questo momento il comitato tecnico scientifico presso il ministro della Salute sta analizzando un protocollo di sicurezza specifico. È chiaro - aggiunge il presidente dell' **autorità** di **Sistema** - che senza quel protocollo di sicurezza non si potrà ragionare sulla ripresa delle crociere. Quando il ministro della





Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

del comitato e avrà firmato la procedura, allora a quel punto le compagnie di crociera sapranno come e cosa poter fare». Per Spirito uno dei punti su cui far leva per la ripartenza turistica del territorio è l'immagine di una regione «che ha espresso una forte capacità di protezione nei confronti del virus, e questo sul turismo è molto importante, perché consente di valorizzare il fatto che noi ovviamente siamo un territorio tra virgolette covid-free. Attualmente è un valore aggiunto e su questo dobbiamo puntare per far ripartire i flussi. Ci aspettiamo nelle prossime settimane che oltre al turismo italiano ci sia anche la ripresa di un turismo più a carattere europeo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Italia Oggi

Salerno

Che è stata sequestrata dalla Gdf nel porto di Salerno per oltre 80 milioni di pasticche

Chi c'è dietro la droga dell' Isis

Si dice sia Hezbollah ma senza la Siria non farebbe niente

«La droga dell' Isis», così è stato definito il mega carico di anfetamine Captagon scoperto mercoledì scorso al porto di Salerno (un plauso a loro) - dagli 007 dell' Agenzia delle Dogane, il Gico della Guardia di Finanza e la Dda di Napoli. Oltre 80 milioni di pasticche, per un valore di almeno 1 miliardo di euro. Che l' Isis sia dietro tutto questo è possibile, ma che solo i miliziani del Califfato siano responsabili di questo mega traffico di droga, un sogno persino per Pablo Escobar, è assai improbabile. È vero infatti che l' Isis produce droga in Siria in laboratori chimici clandestini, ma è altrettanto vero che senza un qualche sostegno esterno, i jihadisti del Califfato non sarebbero in alcun modo in grado di mettere in piedi un traffico di simili dimensioni, soprattutto ora che sono costretti, di fatto, a vivere in caverne tra la Siria e l' Iraq. Dunque, la domanda da porsi ora è: chi c'è veramente dietro quel mega carico? La risposta definitiva arriverà, semmai sarà possibile accertarlo, solo dalle inchieste ufficiali, ma è possibile azzardare qualche ipotesi. Dietro quel carico potrebbero esserci il regime siriano e i suoi alleati, in primis Hezbollah. Il Captagon, infatti, non è solo la droga dell' Isis, ma è tra le droghe più diffuse in Medio Oriente. Solitamente, passa sotto le aree della Siria controllate dal regime di Assad, e in particolare dal suo alleato Hezbollah. Aree vicine al confine libanese: laboratori clandestini in cui viene prodotto il Captagon, sono stati individuati a sud di Homs. In particolare, sostiene ancora Peter Schneider, a gestire il narcotraffico con Hezbollah e Isis era Maher Makhmour (ricco cugino di Assad, da sempre vicino all' Iran) che qualche mese fa ha fatto scomparire le tracce per una inchiesta per evasione fiscale iniziata nei suoi confronti. Per gli esperti, dietro l' inchiesta aperta da Bashar al Assad, ci sarebbero le fratture tra Mosca e Teheran sul controllo della Siria. Ancora: lo scorso aprile, è stato confiscato un carico di oltre 40 milioni di anfetamine Captagon, la cui provenienza era chiaramente legata al regime siriano. Il carico era nascosto in un container che ufficialmente trasportata t, gestito da una compagnia vicina agli Assad. Già nel 2016, il Journal of International Affairs della Columbia University evidenziava come il narcotraffico di Hezbollah godesse della connivenza di parte dei militari siriani. Secondo l' articolo, dopo la guerra del 2006 contro Israele, Hezbollah avrebbe aumentato la produzione di anfetamine per rimettere i conti dell' organizzazione terroristica in ordine. Con lo scoppio della guerra in Siria, i laboratori di produzione si sarebbero spostati dalla Valle della Bekaa (dove ufficialmente Hezbollah combatte il narcotraffico) all' interno della Siria. Secondo Elizabeth Tsurkov del Foreign Policy Research Institute, ad essere coinvolta nel narcotraffico sarebbe la Quarta Divisione dell' esercito siriano, quella comandata da Maher al- Assad, fratello del dittatore siriano Bashar al Assad. Insomma, che ciò che è rimasto dell' Isis, per quanto pericoloso, sia in grado di produrre da solo questo quantitativo di anfetamine, caricarlo su mezzi di trasporto, portarlo liberamente verso Latakia e imbarcarlo verso l' Europa, è altamente improbabile. Soprattutto perché tutti i porti siriani sono sotto il controllo del regime di Assad e dei suoi alleati (Russia e Hezbollah in testa). Quanto scoperto a Salerno dovrebbe far ricredere chi, ancora oggi, ritiene che a sconfiggere l' Isis in Siria e Iraq siano stati gli iraniani e Hezbollah. Teheran e il Partito di Dio hanno fatto

DORIAN GRAY





Italia Oggi

Salerno

i loro interessi, ovvero difeso i confini della Repubblica Islamica, davanti all' avanzata del Califfo. Una volta garantito questo, hanno portato avanti (e portano ancora avanti), traffici illeciti con il Califfato che mettono direttamente a repentaglio la sicurezza dell' Europa e di tutto l' Occidente. © Riproduzione riservata.

Investimenti per 194 milioni tra Porta Ovest e le banchine

IL FOCUS La mole di investimenti è di quelle importanti: 194 milioni di euro per interventi che sono ancora all'ordine del giorno dei desiderata del porto di Salerno e che devono essere portati a termine per ridisegnare un po' il profilo e anche la capacità dell'infrastruttura stessa. È dettagliato il dossier sullo stato dell'arte dei lavori portuali presentato ieri mattina dai vertici dell'**autorità di Sistema** del mar Tirreno Centrale, in occasione della conferenza di presentazione dell'edizione 2020 del SeaSun. Si parte da quella che è diventata, oramai, una croce e delizia per il territorio salernitano, e cioè le gallerie di Porta Ovest che, da sole, pesano per un totale di 115 milioni di euro. «Stiamo completando l'importante perizia di variante - spiega il segretario generale dell'authority unica, Francesco Messineo - con cui sostanzialmente riceviamo due elementi, e cioè l'adeguamento di tutti gli impianti, perché come sappiamo il progetto di Porta Ovest risale ormai a quasi 10 anni fa e quindi nel frattempo è venuta fuori la necessità di rendere l'opera adeguata alle norme europee più recenti. L'altro motivo importante - aggiunge Messineo - è che alla fine dello scorso anno abbiamo fatto un importantissimo lavoro tecnico assieme alla Regione Campania e al Comune di Salerno, perché il comune si è visto assegnare dalla regione Campania un importante finanziamento del Cipe con cui realizzerà tutto lo svincolo. Ecco quindi che abbiamo messo insieme i due gruppi di progettazione e abbiamo individuato le soluzioni migliori. Oggi noi abbiamo adeguato con questa perizia di variante il progetto della galleria all'altezza dello svincolo del Cernicchiara. In particolare, abbiamo eliminato una rampa che era prevista sotto l'autostrada, e cioè la rampa San Leo, alla luce del nuovo modello di circolazione che abbiamo condiviso e che tra l'altro trasmetteremo a Società Autostrade Meridionali e al Ministero per stipulare la famosa convenzione. Nel giro di qualche anno l'opera è destinata ad essere completata». I DRAGAGGI All'appello, dopo la prima annualità completata, manca anche il secondo step dei lavori di dragaggio dei fondali (38 milioni di euro), per i quali occorrerà attendere necessariamente il mese di novembre. Assieme al dragaggio viaggia in parallelo l'altro maxi intervento alla struttura del porto, e cioè la modifica dell'imboccatura (23 milioni). «Stiamo insistendo con il Ministero dell'Ambiente - aggiunge Messineo - per sbloccare quest'altra opera importantissima che serve a far entrare navi più lunghe, in particolare le navi da crociera di ultima generazione e anche le navi merci che hanno ormai le dimensioni che superano abbondantemente i 300 metri». Una questione, almeno per il momento, che resta bloccata nelle pieghe della burocrazia, per via di un iter amministrativo non ancora terminato, che sta ritardando l'avvio del cantiere che, almeno per adesso, continua a restare solo sulla carta. Accanto ai maxi interventi, il porto di Salerno ne conta altri di dimensioni più ridotte: dalla realizzazione di un impianto idrico e antincendio (6,4 milioni) alle infrastrutture di security (4,5 milioni), fino al completamento della scogliera di protezione di Santa Teresa (1,8 milioni). «Abbiamo tanti lavori minori - conclude il segretario dell'authority - magari per valore ma comunque importanti, a partire dai lavori al Molo Manfredi e dalla sistemazione del molo stesso; abbiamo ultimato le due scogliere del porto Masuccio dove manca soltanto il fanale di segnalamento, e al porto di Santa Teresa il pontone sta mettendo gli ultimi massi. Interverremo, poi, su tutti gli impianti tecnologici del porto finalizzati alla sicurezza e alla videosorveglianza e tantissime altre opere minori per cui siamo moderatamente soddisfatti del grossolavoro che stiamo portando avanti».



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

di.tu. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Città di Salerno

Salerno

Cantieri aperti al porto, 200 milioni di lavori

Covid-19: niente navi da crociera fino al 31 luglio. Turismo in crisi, ma l'arena riapre per il "Sea Sun"

Se il traffico delle merci al porto- seppur con volumi molto ridotti rispetto al 2019 - non si è mai interrotto, gli spostamenti dei passeggeri, invece, si sono completamente fermati. Così tutto il mercato delle crociere che rappresentava una fetta rilevante della movimentazione dello scalo cittadino e un indotto fondamentale al turismo locale. Tutti i viaggi sulle navi da crociera, come spiega Pietro Spirito , presidente dell' **Autorità di Sistema** portuale del mar Tirreno centrale «sono bloccati fino al 31 di luglio in tutti i porti». Quindi, eventuali disdette saranno comunicate successivamente. INel frattempo aggiunge Spirito «è in corso la ripresa di un dialogo con il Comitato tecnico scientifico del Ministero della Salute che sta analizzando un protocollo di sicurezza che sarà il primo punto fermo da cui cominciare a ragionare sull' organizzazione complessiva. Una volta recepite le indicazioni sanitarie, solo a quel punto le compagnie sapranno in quali termini riprendere le attività e, da quel momento in poi, vedremo ». Intanto si contano i danni, per «svariati milioni di euro», come conferma Spirito. Nonostante la crisi sono 9 i cantieri aperti nel porto di Salerno per un valore complessivo di 200 milioni di euro. Porta Ovest, come ha spiegato Francesco Messineo , segretario generale dell' **Autorità di sistema**, è l' opera più costosa (115.917.428 euro) seguita dai lavori di dragaggio dei fondali (38.100.000 euro), il prolungamento del molo (23.000.000 euro), la realizzazione di un impianto idrico che serve anche il Molo Manfredi (6.400.000 euro), la realizzazione di un pennello, la modifica dell' imboccatura al Masuccio salernitano (870.000 euro) e la realizzazione di una scogliera di protezione dello specchio di mare davanti la spiaggia di Santa Teresa (1.830.000 euro). In campo anche un progetto di security e di videosorveglianza per tutto lo scalo cittadino (4.518.360 euro). E sulle prospettive della portualità si concentrerà l' incontro 'I porti della Campania al tempo del covid 19: idee e percorsi per la ripresa'. Il convegno s' inserisce nell' ambito dell' evento "Sea Sun 2020". L' appuntamento con il confronto e con lo spettacolo è promosso dall' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Tirreno Centrale, insieme al Comune di Salerno, ed è giunto alla sua XVIII edizione. Per lo spettacolo, invece, è previsto il concerto di Andrea Sannino , diventato famoso anche sulla scena musicale nazionale con la canzone "Abbracciamme" che è diventata l' inno dell' Italia che resisteva alla paura di covid 19 restando in casa e sperando di potersi riabbracciare. Tra i momenti di spettacolo della Festa del Mare è prevista anche l' anteprima del Premio Charlot 2020. La serata è a ingresso libero, previa prenotazione e si svolgerà sabato 11 luglio nel Sottopiazza della Concordia di Salerno. Con la Festa del Mare apre per la prima volta anche l' Arena del Mare che sarà organizzata proprio per garantire il distanziamento tra spettatori che non fanno parte dello stesso nucleo o gruppo. Alla presentazione c' era anche il sindaco, Vincenzo Napoli . (e.t.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' ESEMPIO DI TRIESTE IN QUELLA REALTÀ L' AREA A CALDO È STATA SPENTA IL 9 APRILE

«A Servola tornano a respirare vogliamo la normalità anche qui»

Tamburi Combattenti: sfuggire al ricatto occupazionale

«I circa 12.500 abitanti di Servola, un paese in provincia di Trieste, sono tornati a respirare. Continueremo a pretendere la normalità anche a **Taranto**, come accaduto in provincia di Genova prima». È l' auspicio del movimento «Tamburi combattenti», che reclama un analogo provvedimento anche per il capoluogo ionico. Puntualizzando quel «bisogno di normalità» a cui ambiscono non solo i cittadini del quartiere a ridosso del Siderurgico. L' esperienza di Servola è considerata emblematica. «Lì, l' area a caldo dello stabilimento siderurgico, che - osservano gli attivisti di Tamburi Combattenti - era attivo sin dal 1896, è stata spenta lo scorso 9 aprile. Siamo davvero felici per i ser volani. Nelle loro parole spicca lo stupore di una ritrovata normalità: i panni stessi al sole... il silenzio... gli odori... il cielo più pulito... non c' è più polvere sui davanzali... gli alberi sono tornati a fiorire». Lo stop agli inquinanti, come una liberazione. «Siamo contenti - aggiunge Tamburi Combattenti - anche per gli addetti dell' ex ferriera che, dopo un periodo di Cig della durata di 24 mesi, saranno interamente riassorbiti nella piattaforma logistica che permetterà di dare lavoro anche ad ulteriori 5-600 addetti in più. Siamo certi di poter continuare a contare sul sostegno dei movimenti che hanno combattuto contro la ferriera affinché, anche qui, vengano garantiti quei diritti inviolabili previsti dalla Costituzione Italiana». Una parentesi «a parte - conclude il movimento - merita l' economia alternativa della logistica che sta permettendo agli ex operai dello stabilimento siderurgico triestino di avere un lavoro pulito. Per noi resta del tutto incomprensibile il colpevole sottosviluppo del **porto** di **Taranto** che è tuttora asservito alla grande industria inquinante. Per sfuggire al ricatto occupazionale ed alla costrizione di dover scegliere tra salute o lavoro, basti pensare a Rotterdam che col suo Europort, specializzato nella movimentazione di container, offre a circa 180.000 addetti un lavoro che non uccide».



Sea Reporter

Manfredonia

Telecamere nel porto di Manfredonia, scattano sanzioni dalla Guardia Costiera per accessi e soste non autorizzate

Manfredonia, 3 luglio 2020 - Si è tenuta ieri mattina, giovedì 02 luglio, presso gli uffici di Manfredonia dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, la prima riunione del Gruppo di Lavoro (coordinato dall' AdSP, è composto da referenti della Capitaneria di Porto di Manfredonia e del Comune di Manfredonia) per l' attuazione della convenzione per l' estensione al Porto Commerciale del Telecontrollo Varchi Zona a Traffico Limitato (ZTL) del Comune di Manfredonia. L' esigenza nasce dalla necessità di porre in essere interventi finalizzati al controllo automatizzato degli accessi veicolari nel Porto Commerciale, al fine di salvaguardare le condizioni di sicurezza e assicurare l' ordinato svolgimento delle attività portuali. Diversi gli argomenti all' ordine del giorno della riunione che spaziano dal posizionamento delle telecamere ZTL presso i varchi e all' interno del porto all' implementazione del nuovo piano viabilità del Porto Commerciale. Saranno individuati, a cura dell' **Autorità di Sistema portuale**, anche dei percorsi pedonali opportunamente segnalati, all' interno del bacino **portuale**. La nuova disciplina della circolazione stradale nel porto commerciale di Manfredonia, una volta definita, diverrà parte integrante di apposita Ordinanza, che la renderà esecutiva. Sul fronte dei controlli sono molteplici le sanzioni amministrative elevate dai militari della Guardia Costiera nel corso dell' ultima settimana che hanno riguardato gli accessi e le soste non autorizzate all' interno della struttura **portuale**. L' attenzione si è concentrata con le auto che spesso vengono parcheggiate lungo i diversi moli del porto talvolta a poca distanza dal ciglio banchina con evidenti ripercussioni in termini di sicurezza **portuale** e il rischio concreto di caduta in **mare** delle stesse. I militari si stanno altresì concentrando sulla verifica di alcuni pass rilasciati al fine di verificare l' autenticità degli stessi.



Su porto e aeroporto il Pd traccia la rotta per il rilancio della città

«Reggio Calabria sulle infrastrutture deve tornare al centro dell' attenzione del Governo nazionale. Serve affrontare le emergenze e proiettare la nostra città verso il futuro». Ad affermarlo è il componente della della direzione nazionale del Partito Democratico e capogruppo al Comune, Antonino Castorina. Le note problematiche della città che negli anni è stata sempre più emarginata sono al centro degli approfondimenti del Pd. «Per questo è oltremodo urgente riconnettere Reggio al resto del paese e per farlo abbiamo bisogno di una visione complessiva su infrastrutture, mobilità e interconnessioni. Grazie al confronto avuto con Marco Simiani, responsabile infrastrutture della segreteria nazionale del Pd» prosegue il delegato metropolitano al bilancio Castorina. Lo stesso poi aggiunge: «Insieme al Partito Democratico vogliamo rimettere al centro dello sviluppo cittadino un piano strategico che tenga in considerazione le necessità del territorio. È impensabile uno sviluppo della nostra Reggio senza ridiscutere le necessità e le potenzialità dell' aeroporto Tito Minniti. Così come non si può prescindere dalla rimodulazione e rafforzamento del ruolo che il **porto** cittadino, unito al **porto** di **Gioia Tauro** necessita proprio in una chiave di intermodalità e di connessione strategica col resto del mediterraneo». Dobbiamo portare al centro dell' agenda nazionale la città di Reggio, dobbiamo ripensare in chiave futuristica il ruolo strategico della nostra città e per farlo abbiamo la necessità di infrastrutture moderne, connesse ed efficaci - conclude Castorina - grazie al supporto del Partito Democratico e grazie al confronto con il responsabile infrastrutture Simiani che sarà a fine mese a Reggio Calabria, porremo la questione sul tavolo del ministro De Micheli. Insieme, con il Pd saremo in prima linea per restituire a Reggio e alla Calabria il ruolo che meritano». Un confronto dunque per progettare e ricostruire il tessuto infrastrutturale della città anche alla luce dei nuovi investimenti annunciati dal governo. Il responsabile di settore del Partito Democratico sarà a Reggio a fine mese.



Raccordo ferroviario a Rfi Sì in Commissione Bilancio

GIOIA TAURO «Sbloccata un' opera strategica per la Calabria: il gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro può finalmente essere completato». Ad affermarlo è la parlamentare del Pd, Enza Bruno Bossio, che aggiunge: «È stato, infatti, da poco approvato in commissione Bilancio alla Camera l' emendamento, da me proposto, che consente dopo anni di attesa, che il tratto ferroviario fra Rosarno e San Ferdinando possa rientrare nelle competenze di Rfi. Possono, dunque, partire così i lavori di ammodernamento dell' infrastruttura ferroviaria che sarà a servizio dell' area portuale». Secondo la deputata del Partito Democratico si tratta di «Un risultato straordinario raggiunto soltanto grazie a un lavoro congiunto e sincronizzato che ha visto impegnati in prima linea la ministra alle Infrastrutture, Paola De Micheli, i gruppi parlamentari di maggioranza di Pd e M5S e la Regione Calabria. Si tratta di un passaggio fondamentale per l' intermodalità di Gioia Tauro e, quindi, per il rilancio e la piena operatività di una delle infrastrutture più importanti della Calabria e dell' intero Mediterraneo».



Gioia Tauro, ottimo bilancio e prossimo gateway su ferro

GIOIA TAURO Con il parere favorevole dei revisori dei conti, il Comitato portuale, riunitosi in video conferenza, ha approvato il Bilancio consuntivo relativo all'esercizio 2019 dell'Autorità portuale di **Gioia Tauro**. L'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria con un avanzo di amministrazione di oltre 120 milioni di euro. Si tratta di somme, in parte, già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale degli scali portuali, che ricadono nella propria circoscrizione, attraverso la realizzazione di opere ritenute strategiche, in base a quanto definito nel Piano Operativo Triennale 2020-2022 dell'Ente, per un valore di 45 milioni di euro. Tra queste, assumono rilevanza indiscussa il bacino di carenaggio per il **porto** di **Gioia Tauro**, l'impianto anti-intrusione e anti-scavalcamento a sostegno delle attività di Security portuale, la realizzazione di una struttura polifunzionale frontaliera (Punto Ped), i lavori di ripristino degli impianti di illuminazione dei moli sottoflutti e foranei del **porto** di Crotone e la riorganizzazione della viabilità veicolare nel **porto** di Corigliano Calabro. Nello specifico, tra le pieghe del documento economico, illustrato ai membri del parlamentino portuale dal dirigente di settore Luigi Ventrici, è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi, che ne definiscono l'attenzione e la ponderatezza con cui è stato amministrato l'Ente, nel rispetto dei limiti di spesa disposti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A tale proposito, dalla illustrazione della rendicontazione, l'ammontare delle Entrate, accertate nel corso del 2019, ammonta ad oltre 38 milioni di euro a fronte dei circa 35 milioni di euro destinati alle Uscite. È stato, quindi, rilevato l'aumento del valore di cassa che è passato dagli iniziali 129 milioni di euro, relativi alla chiusura del 2018, agli oltre 141 milioni di euro di fine esercizio 2019. Si tratta di somme liquide importanti, che hanno una chiara destinazione d'uso e sono, immediatamente, disponibili per finanziare ulteriori opere infrastrutturali. L'oculata gestione economica dell'Ente riferisce una nota dell'AdSP è stata, come ormai da diversi anni, finalizzata anche all'abbattimento delle tasse d'ancoraggio, rimborsate alle compagnie di navigazione che attraccano negli scali portuali di competenza dell'Ente, al fine di sostenere la competitività dei propri porti. Tra gli altri punti all'ordine del giorno, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha comunicato ai presenti la proposta di subentro del costituendo Consorzio, tra MCT Spa, Medway Italia Srl e Medlog Italia Srl, nella gestione del Nuovo Terminal Intermodale di **Gioia Tauro**, ai sensi dell'art.159 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. Tale proposta ha detto il commissario Agostinelli rappresenta la finalizzazione della costruzione del gateway ferroviario e consentirà finalmente l'esercizio del traffico ferroviario portuale, attesa anche la prossima risoluzione, fortemente voluta dalla Regione Calabria, della cessione della gestione, a cura di RFI, del raccordo ferroviario che da San Ferdinando arriva a Rosarno. Il primo passo verso la configurazione del **porto** di **Gioia Tauro** come **porto** gateway, e non solo come **porto** di transhipment, si sta compiendo. Nel contempo, nei giorni scorsi, il commissario straordinario Agostinelli, insieme al segretario generale Pietro Preziosi, ha incontrato le deputate M5S Elisabetta Barbuto e Margherita Corrado per offrire loro un focus dettagliato delle attività dell'Ente a sostegno dello sviluppo del **porto** di Crotone. Nel corso dell'incontro, Agostinelli ha illustrato la programmazione dei relativi progetti infrastrutturali, inseriti nel Piano operativo triennale delle opere pubbliche dell'Ente. Tra questi, il risanamento della diga foranea, la demolizione della gru sulla banchina industriale, il completamento della video sorveglianza e l'apertura di un nuovo varco d'ingresso nella zona doganale per il trasferimento provvisorio



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

della flotta dei pescherecci.

Inaugura "Molo Sant' Erasmo", Palermo scommette sul "water front"

Tutta l' assoluta concretezza del mare e i suoi sapori. Finalmente arriva in centro storico a Palermo una trattoria di pesce dal gusto contemporaneo che dialoga con il mare. Un racconto vero e autentico, fatto di storie, luoghi e persone. Molo Sant' Erasmo aprirà il 10 luglio sul nuovo water front cittadino, da quel porticciolo dove resiste ancora una piccola comunità di pescatori e dove la foce del fiume Oreto incontra il Mediterraneo. In un momento di difficile ripartenza, l' apertura di un nuovo luogo in cui riappropriarsi della bellezza del mare significa ripensare Palermo con occhi diversi, offrendo uno sguardo diverso sulla città. Un gesto coraggioso che i palermitani e le palermitane hanno già compreso e apprezzato, partecipando con grande energia alla campagna di ricerca del personale. In pochi giorni sono arrivate oltre cinque mila candidature, per i 25 posti di lavoro a disposizione, segno della necessità collettiva di rialzarsi e ripartire dal lavoro. Il water front di Sant' Erasmo fortemente voluto dall' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è protagonista nel progetto dell' intero ristorante. Il vetro e la ceramica bianca e blu sono gli attori principali di un nuovo modo di concepire il dialogo con il mare, fatto di una sinestesia profonda tra colori, sapori, profumi e sguardi all' orizzonte. . Nel menù trovano spazio tacos di gambero rosso, crostoni al guacamole, tartare e fish and chips, ma anche il più classico sauté di cozze, il tonnarello alle vongole, la parmigiana di melanzane, le polpette di pesce azzurro. Molo Sant' Erasmo è una trattoria di mare con al centro la qualità e il rispetto degli ingredienti, dove la materia prima è protagonista di intriganti interpretazioni che guardano saldamente alla tradizione andando dritti all' essenziale. Una cucina di pesce contemporanea, fresca, mediterranea che attraverso sapori autentici e diretti saprà ristabilire quel legame tra mare e città di cui ci eravamo dimenticati.



Molo Sant' Erasmo, apre la trattoria di mare contemporanea di Saverio Borgia

Sul water front cittadino dal 10 luglio arriva il nuovo progetto di ristorazione: "Sarà un luogo dove vivere il mare tutto l'anno viaggiando tra i sapori della cucina mediterranea"

Tutta l' assoluta concretezza del mare e i suoi sapori. Finalmente arriva in centro storico a Palermo una trattoria di pesce dal gusto contemporaneo che dialoga con il mare. Un racconto vero e autentico, fatto di storie, luoghi e persone. Molo Sant' Erasmo aprirà il 10 luglio sul nuovo water front cittadino, da quel porticciolo dove resiste ancora una piccola comunità di pescatori e dove la foce del fiume Oreto incontra il Mediterraneo. In un momento di difficile ripartenza, l' apertura di un nuovo luogo in cui riappropriarsi della bellezza del mare significa ripensare Palermo con occhi diversi, offrendo uno sguardo diverso sulla città. Un gesto coraggioso che i palermitani e le palermitane hanno già compreso e apprezzato, partecipando con grande energia alla campagna di ricerca del personale. In pochi giorni sono arrivate oltre cinque mila candidature, per i 25 posti di lavoro a disposizione, segno della necessità collettiva di rialzarsi e ripartire dal lavoro. Il water front di Sant' Erasmo fortemente voluto dall' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale è protagonista nel progetto dell' intero ristorante. Il vetro e la ceramica bianca e blu sono gli attori principali di un nuovo modo di concepire il dialogo con i mare, fatto di una sinestesia profonda tra colori, sapori, profumi e sguardi all' orizzonte. "Riportare il mare e i suoi sapori in centro città, questo è quello che mi ha spinto a credere in questa sfida - racconta il ristoratore, già founder e ideatore del brand Bioesseri insieme al fratello Vittorio. Molo Sant' Erasmo sarà un luogo per tutti, una trattoria dal gusto contemporaneo, fuori dai soliti stereotipi a cui siamo abituati. Una cucina sincera, senza orpelli o dettagli pretenziosi, ma gustosa. Abbiamo realizzato dei piatti che sanno leggere le esigenze della ristorazione contemporanea, ma rimangono legati alla concretezza della tradizione". Nel menù trovano spazio tacos di gambero rosso, crostoni al guacamole, tartare e fish and chips, ma anche il più classico sauté di cozze, il tonnarello alle vongole, la parmigiana di melanzane, le polpette di pesce azzurro. Molo Sant' Erasmo è una trattoria di mare con al centro la qualità e il rispetto degli ingredienti, dove la materia prima è protagonista di intriganti interpretazioni che guardano saldamente alla tradizione andando dritti all' essenziale. Una cucina di pesce contemporanea, fresca, mediterranea che attraverso sapori autentici e diretti saprà ristabilire quel legame tra mare e città di cui ci eravamo dimenticati.

PALERMO TODAY Economia

Molo Sant' Erasmo, apre la trattoria di mare contemporanea di Saverio Borgia

Sul water front cittadino dal 10 luglio arriva il nuovo progetto di ristorazione: "Sarà un luogo dove vivere il mare tutto l'anno viaggiando tra i sapori della cucina mediterranea"

Redazione
10 luglio 2020 19:40

I più letti di oggi

1. Piacenza e gli altri "Bella vita da Luciano" dopo la grande "Mediterranea del Cuneo"
2. Carlo Diapri e i fratelli e nipotini Diapri: "Un'entata nuova che fa parte del progetto"
3. Molo Sant' Erasmo: il mare e i suoi sapori in centro città. Questo è quello che mi ha spinto a credere in questa sfida - racconta il ristoratore, già founder e ideatore del brand Bioesseri insieme al fratello Vittorio
4. Agromilano, l'azienda agricola che ha fatto il salto di qualità nel 2020

Un gesto coraggioso che i palermitani e le palermitane hanno già compreso e apprezzato, partecipando con grande energia alla campagna di ricerca del personale. In pochi giorni sono arrivate oltre cinque mila candidature, per i 25 posti di lavoro a disposizione, segno della necessità collettiva di rialzarsi e ripartire dal lavoro. Il water front di Sant' Erasmo fortemente voluto dall' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è protagonista nel progetto dell' intero ristorante. Il vetro e la ceramica bianca e blu sono gli attori principali di un nuovo modo di concepire il dialogo con i mare, fatto di una sinestesia profonda tra colori, sapori, profumi e sguardi all' orizzonte.



"Riportare il mare e i suoi sapori in centro città, questo è quello che mi ha spinto a credere in questa sfida - racconta il ristoratore, già founder e ideatore del brand Bioesseri insieme al fratello Vittorio"

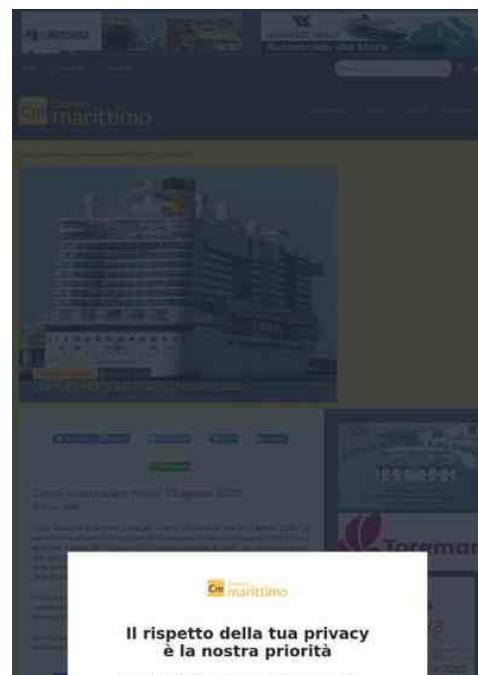
Costa prolunga stop crociere fino 15/8

(ANSA) - GENOVA, 03 LUG - Costa annuncia un' ulteriore pausa per tutte le sue crociere fino al 15 agosto 2020 e la cancellazione di tutte le crociere nel Nord Europa per il resto della stagione estiva 2020. La decisione è legata all'incertezza sulla riapertura graduale dei porti alle navi da crociera e alle restrizioni che potrebbero essere ancora in atto per i movimenti di persone a causa della pandemia. La compagnia comunica inoltre la cancellazione di tutte le future crociere di Costa Victoria. Costa aveva già annunciato a fine maggio la decisione di prorogare lo stop delle crociere di un altro mese e fino al 31 luglio. Costa, spiega la società, sta provvedendo ad informare sia gli agenti di viaggio, sia i clienti interessati dai cambiamenti ai quali verrà garantita una riprotezione secondo quanto stabilito dalla normativa che offre la maggiore garanzia in questa situazione di contingenza. Nel frattempo, Costa lavora a fianco di tutte le autorità competenti per definire i protocolli sanitari per una potenziale ripresa delle crociere il più presto possibile. (ANSA).



Costa, stop crociere fino al 15 agosto 2020

03 Jul, 2020 Costa annuncia un' ulteriore pausa per tutte le sue crociere fino al 15 agosto 2020 e la cancellazione di tutte le crociere nel Nord Europa per il resto della stagione estiva 2020 . La decisione è legata all' incertezza sulla riapertura graduale dei porti alle navi da crociera e alle restrizioni che potrebbero essere ancora in atto per i movimenti di persone a causa della pandemia globale di Covid-19. La Compagnia comunica inoltre la cancellazione di tutte le future crociere di Costa Victoria. Costa sta provvedendo ad informare sia gli agenti di viaggio, sia i clienti interessati dai cambiamenti ai quali verrà garantita una riprotezione secondo quanto stabilito dalla normativa applicabile, che offre la maggiore garanzia in questa situazione di contingenza. Nel frattempo, Costa sta lavorando a fianco di tutte le autorità competenti per definire i protocolli sanitari per una potenziale ripresa delle crociere il più presto possibile.

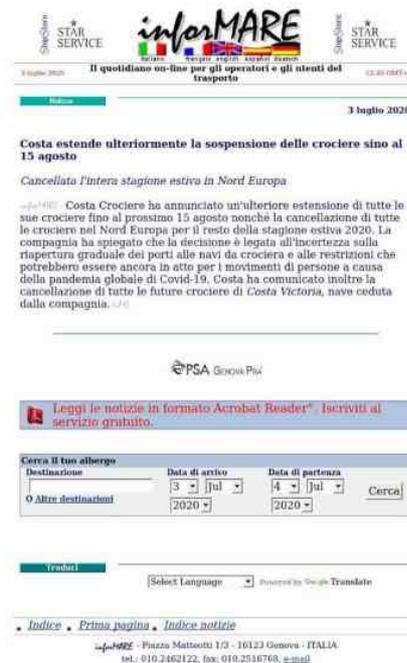


Informare

Focus

Costa estende ulteriormente la sospensione delle crociere sino al 15 agosto

Cancellata l'intera stagione estiva in Nord Europa Costa Crociere ha annunciato un'ulteriore estensione di tutte le sue crociere fino al prossimo 15 agosto nonché la cancellazione di tutte le crociere nel Nord Europa per il resto della stagione estiva 2020. La compagnia ha spiegato che la decisione è legata all'incertezza sulla riapertura graduale dei porti alle navi da crociera e alle restrizioni che potrebbero essere ancora in atto per i movimenti di persone a causa della pandemia globale di Covid-19. Costa ha comunicato inoltre la cancellazione di tutte le future crociere di Costa Victoria, nave ceduta dalla compagnia.



The screenshot shows the Informare website interface. At the top, there are logos for "STAR SERVICE" and "informARE". The main headline reads "Costa estende ulteriormente la sospensione delle crociere sino al 15 agosto". Below the headline, there is a sub-headline: "Cancellata l'intera stagione estiva in Nord Europa". The article text begins with "Costa Crociere ha annunciato un'ulteriore estensione di tutte le sue crociere fino al prossimo 15 agosto...". Below the article, there is a search bar with the text "Cerca il tuo albergo" and a "Cerca" button. At the bottom, there are navigation links: "Indice", "Prima pagina", and "Indice notizie".

Shipping Italy

Focus

Costa posticipa ancora (a metà agosto) la ripartenza delle sue crociere

Costa ha annunciato un' ulteriore pausa per tutte le sue crociere fino al 15 agosto 2020 e la cancellazione di tutte le crociere nel Nord Europa per il resto della stagione estiva 2020. La decisione è legata all' incertezza sulla riapertura graduale dei porti alle navi da crociera e alle restrizioni che potrebbero essere ancora in atto per i movimenti di persone a causa della pandemia globale di Covid-19. La compagnia comunica inoltre la cancellazione di tutte le future crociere di Costa Victoria che da pochi giorni è stata ceduta a una società del cantiere San Giorgio del Porto. "Nel frattempo, Costa sta lavorando a fianco di tutte le autorità competenti per definire i protocolli sanitari per una potenziale ripresa delle crociere il più presto possibile" conclude dicendo la nota della compagnia genovese.

The screenshot shows the Shipping Italy website interface. At the top, there are navigation links for 'DIRETTORE', 'CONTATTI', 'PUBBLICITÀ', and 'SERVIZI'. The main header features the 'SHIPPING ITALY.IT' logo and the 'PSA Genova Port' logo. Below the header, the site is identified as 'Il quotidiano on-line del trasporto marittimo' with 'Nicola Capozzi - Direttore Responsabile' listed. A navigation menu includes 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CANTIERI', 'INTERVISTE', 'POLITICA/ASSOCIAZIONI', and 'MORE'. The main content area displays a news article with the headline 'Costa posticipa ancora (a metà agosto) la ripartenza delle sue crociere'. The article is dated '03/07/2020' and includes a large image of a Costa cruise ship at a port. To the right of the article, there are logos for 'confetra' (Conferenza Nazionale degli Operatori del Trasporto in Italia) and 'REVEALING EVOLUTION'. Below the main image, a caption reads 'Le quattro navi di Costa Crociere nel porto di Anversa'. At the bottom of the screenshot, a small text block repeats the article's headline: 'Costa ha annunciato un'ulteriore pausa per tutte le sue crociere fino al 15 agosto 2020 e la cancellazione di tutte le crociere nel Nord Europa'.

Autoproduzione, Assarmatori su emendamenti DL Rilancio, "sarebbe tornare indietro"

03 Jul, 2020 Sul tema dell' autoproduzione dei servizi portuali interviene Assarmatori precisando che non esiste una contrapposizione tra marittimi e portuali ma la necessità di modelli operativi di efficienza. «Non si può tornare di un colpo alla situazione di 25 anni fa.» - Assarmatori interviene in una nota con cui fa sapere la propria posizione sul tema dell' autoproduzione portuale, manifestando la propria «perplexità 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 ». Emendamento al DL Rilancio Nelle settimane scorse è stato presentato dal PD un emendamento al DL Rilancio che regola l' autoproduzione nei porti e che prevede la limitazione del ricorso all' autoproduzione da parte degli armatori solo nei casi di indisponibilità degli articoli 16 o 17. Inoltre interviene sul tema della chiarezza da parte delle Autorità portuali pervenendo ad una applicazione omogenea della normativa, eliminando la discrezionalità di cui dispone l' ente portuale. In ultimo l' emendamento propone l' introduzione dell' obbligo per l' armatore di imbarcare personale aggiuntivo per le svolgimenti di queste operazioni, e un canone giornaliero da 1.500 euro per l' esercizio dell' autoproduzione. « L' introduzione di nuovi requisiti e ulteriori meccanismi per l' autoproduzione » continua Assarmatori nella nota - « 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, 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».



Assarmatori: su autoproduzione non esiste una contrapposizione tra marittimi e portuali ma servono modelli operativi di efficienza

(FERPRESS) - Roma, 3 LUG - 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, 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.

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there is a banner for 'BLUE ECONOMY SUMMIT 29 giugno - 3 luglio 2020'. Below it, the FerPress logo and 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FEDERAZIONE EUROPEA NAUTICA E PORTUALE' are visible. The main content area features a news article with the headline 'Assarmatori: su autoproduzione non esiste una contrapposizione tra marittimi e portuali ma servono modelli operativi di efficienza'. The article text is partially visible, starting with '(FERPRESS) - Roma, 3 LUG - Non si può tornare di un colpo alla situazione di 25 anni fa...'. To the right of the article, there are several smaller images and text blocks, including a '2020 EUROPEAN MOBILITY PARIS EXPO' banner. The bottom of the page shows a navigation menu with categories like 'HOME', 'LAVORO', 'RECLUTAMENTO', 'COSTI DI PORTO', 'ANALISI E CONFERENZE', 'SEGNALI', 'SERVIZI', 'INCHIESTE', 'MATERIE SPECIALI', and 'MATERIE GENERALI'.

DI Rilancio: Confitarma è per un dialogo costruttivo sul tema dell' autoproduzione

(FERPRESS) - Roma, 3 LUG - La Confederazione Italiana Armatori manifesta forte preoccupazione per le iniziative volte a modificare profondamente il regime dell' autoproduzione delle operazioni portuali previsto dall' articolo 16 della Legge 84/94 attraverso alcuni emendamenti al DL Rilancio in discussione alla Camera. L' autoproduzione è un istituto di fondamentale importanza per la competitività del nostro settore e del Paese, le cui regole, chiare e precise, sono da decenni parte integrante del modello di business delle imprese armatoriali che lo utilizzano correttamente. Tale istituto, previsto a livello internazionale, è stato peraltro ritenuto assolutamente legittimo dall' Antitrust ai fini della tutela della concorrenza e del mercato. Confitarma è totalmente contraria a tali emendamenti perché, di fatto, negherebbero il diritto degli armatori all' autoproduzione. A rimetterci non sarebbe solo la competitività dei vettori marittimi ma la stessa efficienza dei nostri porti, con effetto opposto rispetto a quello auspicato in materia di rilancio delle attività marittimo-portuali e dell' occupazione. Confitarma trova altresì fuori luogo inserire tali misure in un provvedimento come il DL Rilancio pensato per tutt' altre finalità. La complessità del tema dell' autoproduzione e le diverse sensibilità mostrate dai molteplici soggetti coinvolti mal si conciliano con una proposta emendativa che, elaborata senza un preventivo confronto tra le parti, risulterebbe certamente priva del necessario equilibrio. Inoltre, da sempre Confitarma si è resa disponibile al confronto con Istituzioni e Sindacati per analizzare le eventuali criticità connesse all' impianto normativo attuale ed individuare e condividere i possibili interventi migliorativi. La nostra disponibilità non viene meno in questa difficile fase per l' economia del Paese ma è necessario che gli emendamenti siano accantonati. Auspichiamo pertanto l' immediato avvio di un tavolo in sede ministeriale sul tema dell' autoproduzione per svolgere una verifica esaustiva, trasparente e scevra da qualunque forma di strumentalizzazione.



AUTOPRODUZIONE: CONFITARMA È PER UN DIALOGO COSTRUTTIVO

Roma -La Confederazione Italiana Armatori manifesta forte preoccupazione per le iniziative volte a modificare profondamente il regime dell' autoproduzione delle operazioni portuali previsto dall' articolo 16 della Legge 84/94 attraverso alcuni emendamenti al DL Rilancio in discussione alla Camera. L' autoproduzione è un istituto di fondamentale importanza per la competitività del nostro settore e del Paese, le cui regole, chiare e precise, sono da decenni parte integrante del modello di business delle imprese armatoriali che lo utilizzano correttamente. Tale istituto, previsto a livello internazionale, è stato peraltro ritenuto assolutamente legittimo dall' Antitrust ai fini della tutela della concorrenza e del mercato. Confitarma è totalmente contraria a tali emendamenti perché, di fatto, negherebbero il diritto degli armatori all' autoproduzione. A rimetterci non sarebbe solo la competitività dei vettori marittimi ma la stessa efficienza dei nostri porti, con effetto opposto rispetto a quello auspicato in materia di rilancio delle attività marittimo-portuali e dell' occupazione. Confitarma trova altresì fuori luogo inserire tali misure in un provvedimento come il DL Rilancio pensato per tutt' altre finalità. La complessità del tema dell' autoproduzione e le diverse sensibilità mostrate dai molteplici soggetti coinvolti mal si conciliano con una proposta emendativa che, elaborata senza un preventivo confronto tra le parti, risulterebbe certamente priva del necessario equilibrio. Inoltre, da sempre Confitarma si è resa disponibile al confronto con Istituzioni e Sindacati per analizzare le eventuali criticità connesse all' impianto normativo attuale ed individuare e condividere i possibili interventi migliorativi. La nostra disponibilità non viene meno in questa difficile fase per l' economia del Paese ma è necessario che gli emendamenti siano accantonati. Auspichiamo pertanto l' immediato avvio di un tavolo in sede ministeriale sul tema dell' autoproduzione per svolgere una verifica esaustiva, trasparente e scevra da qualunque forma di strumentalizzazione.



Informare

Focus

Confitarma, sì al confronto sull' autoproduzione nei porti, ma non modifichiamo le norme con emendamenti

La complessità del tema - ha sottolineato la Confederazione - mal si concilia con una proposta emendativa elaborata senza un preventivo confronto tra le parti. Benvenuto il confronto sul tema dell' autoproduzione nei porti, ma qual è il senso di inserire modifiche alle norme che lo regolano all' interno del Decreto Rilancio, il provvedimento presentato dal governo italiano per stimolare la ripresa economica colpita dagli effetti della pandemia di coronavirus che sta attraversando l' iter per la sua conversione in legge? Se lo domanda la Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), interrogativo che a dire il vero appare retorico dato che la democrazia parlamentare italiana si è da tempo trasformata in una democrazia governativa nella quale i parlamentari sono tutt' al più chiamati a votare le iniziative governative e talvolta a confermare la legittimità dell' esecutivo in carica. Ma per Confitarma la domanda è tutt' altro vuota di significato e la Confederazione ritiene «fuori luogo inserire tali misure in un provvedimento come il decreto-legge Rilancio pensato per tutt' altre finalità. La complessità del tema dell' autoproduzione e le diverse sensibilità mostrate dai molteplici soggetti coinvolti - ha sottolineato

Confitarma - mal si conciliano con una proposta emendativa che, elaborata senza un preventivo confronto tra le parti, risulterebbe certamente priva del necessario equilibrio». Evidenziando che da sempre Confitarma si è resa disponibile al confronto con istituzioni e sindacati per analizzare le eventuali criticità connesse all' impianto normativo attuale ed individuare e condividere i possibili interventi migliorativi, la confederazione armatoriale si è però dichiarata contraria a modificare il regime dell' autoproduzione delle operazioni portuali previsto dall' articolo 16 della legge 84/94 attraverso emendamenti al decreto-legge Rilancio in discussione alla Camera. La Confederazione ha sottolineato che «l' autoproduzione è un istituto di fondamentale importanza per la competitività del nostro settore e del Paese, le cui regole, chiare e precise, sono da decenni parte integrante del modello di business delle imprese armatoriali che lo utilizzano correttamente. Tale istituto, previsto a livello internazionale - ha ricordato Confitarma - è stato peraltro ritenuto assolutamente legittimo dall' Antitrust ai fini della tutela della concorrenza e del mercato». Confitarma ha manifestato la propria totalmente contrarietà a tali emendamenti «perché, di fatto - ha spiegato la Confederazione - negherebbero il diritto degli armatori all' autoproduzione. A rimetterci non sarebbe solo la competitività dei vettori marittimi ma la stessa efficienza dei nostri porti, con effetto opposto rispetto a quello auspicato in materia di rilancio delle attività marittimo-portuali e dell' occupazione». Pertanto Confitarma ha esortato ad accantonare gli emendamenti e piuttosto a dare immediato avvio ad «un tavolo in sede ministeriale sul tema dell' autoproduzione per svolgere una verifica esaustiva, trasparente e scevra da qualunque forma di strumentalizzazione».



Confitarma, sì al confronto sull' autoproduzione nei porti, ma non modifichiamo le norme con emendamenti

La complessità del tema - ha sottolineato la Confederazione - mal si concilia con una proposta emendativa elaborata senza un preventivo confronto tra le parti

Benvenuto il confronto sul tema dell' autoproduzione nei porti, ma qual è il senso di inserire modifiche alle norme che lo regolano all' interno del Decreto Rilancio, il provvedimento presentato dal governo italiano per stimolare la ripresa economica colpita dagli effetti della pandemia di coronavirus che sta attraversando l' iter per la sua conversione in legge? Se lo domanda la Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), interrogativo che a dire il vero appare retorico dato che la democrazia parlamentare italiana si è da tempo trasformata in una democrazia governativa nella quale i parlamentari sono tutt' al più chiamati a votare le iniziative governative e talvolta a confermare la legittimità dell' esecutivo in carica.

Ma per Confitarma la domanda è tutt' altro vuota di significato e la Confederazione ritiene «fuori luogo inserire tali misure in un provvedimento come il decreto-legge Rilancio pensato per tutt' altre finalità. La complessità del tema dell' autoproduzione e le diverse sensibilità mostrate dai molteplici soggetti coinvolti - ha sottolineato Confitarma - mal si conciliano con una proposta emendativa che, elaborata senza un preventivo confronto tra le parti, risulterebbe certamente priva del necessario equilibrio».

Evidenziando che da sempre Confitarma si è resa disponibile al confronto con istituzioni e sindacati per analizzare le eventuali criticità connesse all' impianto normativo attuale ed individuare e condividere i possibili interventi migliorativi, la confederazione armatoriale si è però dichiarata contraria a modificare il regime dell' autoproduzione delle operazioni portuali previsto dall' articolo 16 della legge 84/94 attraverso emendamenti al decreto-legge Rilancio in discussione alla Camera.

La Confederazione ha sottolineato che «l' autoproduzione è un istituto di fondamentale importanza per la competitività del nostro settore e del Paese, le cui regole, chiare e precise, sono da decenni parte integrante del modello di business delle imprese armatoriali che lo utilizzano correttamente. Tale istituto, previsto a livello internazionale - ha ricordato Confitarma - è stato peraltro ritenuto assolutamente legittimo dall' Antitrust ai fini della tutela della concorrenza e del mercato».

Confitarma ha manifestato la propria totalmente contrarietà a tali emendamenti «perché, di fatto - ha spiegato la Confederazione - negherebbero il diritto degli armatori all' autoproduzione. A rimetterci non sarebbe solo la competitività dei vettori marittimi ma la stessa efficienza dei nostri porti, con effetto opposto rispetto a quello auspicato in materia di rilancio delle

Informazioni Marittime

Focus

Autoproduzione, anche Confitarma contro gli emendamenti al DI Rilancio

Per l'associazione - che si allinea ad Assarmatori - non è così che si normalizza una materia così delicata. Si chiede un confronto con sindacati e istituzioni, mediato dal governo

Confitarma, insieme ad Assarmatori, è contraria ai nuovi regolamenti per l'autoproduzione previsti dal DL Semplificazioni, in discussione alla Camera. Si tratta di modificare l'articolo 16 della legge 84/94 e sono previsti una serie di emendamenti che di fatto limitano la libertà degli armatori ad autoprodurre le operazioni di carico e scarico merce, utilizzando i marittimi di bordo anziché i portuali a terra, con risparmio di tempo e denaro, tagliando però fuori la manovalza tradizionale dei "camalli". Confitarma, presieduta da Mario Mattioli (il cui mandato è stato prorogato per un anno) «è totalmente contraria» agli emendamenti che vanno a «negare il diritto all'autoproduzione. A rimetterci non sarebbe solo la competitività dei vettori marittimi ma la stessa efficienza dei nostri porti, con effetto opposto rispetto a quello auspicato in materia di rilancio delle attività marittimo-portuali e dell'occupazione». La materia è troppo complessa, secondo Confitarma, per essere normalizzata con emendamenti a un decreto. Ciò non toglie, conclude l'associazione armatoriale, che sul tema ci si debba confrontare con istituzioni e sindacati. In altre parole, gli armatori, almeno nelle intenzioni, sono pronti a negoziare con le parti. Pertanto, Confitarma chiede l'apertura di un tavolo ministeriale sull'autoproduzione, «per svolgere una verifica esaustiva, trasparente e scevra da qualunque forma di strumentalizzazione».



Autoproduzione nel rispetto delle norme | La Gazzetta Marittima

ROMA L'autoproduzione in ambito portuale è regolata dall'art. 16 della legge 84/94 e dal successivo decreto ministeriale 585 del 1995, ma negli ultimi 2 anni si è assistito ad applicazioni difformi ed interpretazioni soggettive delle norme. In alcune realtà portuali il ricorso all'autoproduzione da parte dei vettori marittimi è avvenuto al di fuori delle norme determinando distonie tra diversi porti e pregiudizio per i lavoratori e le imprese. Il presidente di Assologistica Andrea Gentile, ricordando come il tema di una corretta applicazione di questa materia sia stato oggetto di incontri presso il Ministero dei Trasporti già nell'estate del 2018, dichiara: il rispetto delle norme è un elemento imprescindibile e se le regole non sono chiare e determinano un'applicazione difforme vanno modificate migliorandole. È fondamentale che in un ambito come quello portuale, dove operano diversi soggetti, le regole siano puntuali e uniformemente applicate. In un momento emergenziale come questo è ancora più importante garantire la corretta concorrenza tra i diversi attori. Gli aspetti legati all'autoproduzione non solo sono rilevanti per evitare situazioni di dumping, ma anche perché vengano garantiti elevati standard di sicurezza.

ROMA Anche 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 euro 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. ALIS, comprendendo che in un momento di grande difficoltà per l'intero Paese sarebbe opportuna e ragionevole una soluzione che eviti nuove concessioni o iniziative per l'autonomia degli operatori del settore e che quindi non comprometta la situazione esistente, auspica una riformulazione dell'intervento normativo proposto nella conversione del DL Rilancio, conclude il DG Di Caterina che risulterebbe dannoso sia sul piano organizzativo che su quello



economico, provocando appunto gravi ripercussioni sui volumi dei traffici lungo le direttrici marittime, sull'occupazione nel settore e sull'utilizzo della conversione modale e delle Autostrade



La Gazzetta Marittima

Focus

del Mare, modalità di trasporto promosse con convinzione non solo dalla nostra Associazione, ma anche e soprattutto dall'Unione Europea.

Confitarma per un dialogo su autoproduzione

Preoccupazione per emendamenti tesi a modificare il regime previsto dall'art. 16 Legge 84/94

Redazione

ROMA Confitarma ritiene necessario un dialogo costruttivo tra le parti interessate per affrontare lo scottante tema dell'autoproduzione che negli ultimi giorni sta interessando il settore marittimo portuale. La Confederazione Italiana Armatori, infatti, manifesta forte preoccupazione per le iniziative volte a modificare profondamente il regime dell'autoproduzione delle operazioni portuali previsto dall'articolo 16 della Legge 84/94 attraverso alcuni emendamenti al DL Rilancio in discussione alla Camera. Confitarma sottolinea che l'autoproduzione è un istituto di fondamentale importanza per la competitività del nostro settore e del Paese, le cui regole, chiare e precise, sono da decenni parte integrante del modello di business delle imprese armatoriali che lo utilizzano correttamente. Tale istituto, previsto a livello internazionale, è stato peraltro ritenuto assolutamente legittimo dall'Antitrust ai fini della tutela della concorrenza e del mercato. Confitarma è totalmente contraria a tali emendamenti perché, di fatto, negherebbero il diritto degli armatori all'autoproduzione. A rimetterci non sarebbe solo la competitività dei vettori marittimi ma la stessa efficienza dei nostri porti, con effetto opposto rispetto a quello auspicato in materia di rilancio delle attività marittimo-portuali e dell'occupazione. Confitarma trova altresì fuori luogo inserire tali misure in un provvedimento come il DL Rilancio pensato per tutt'altre finalità. La complessità del tema dell'autoproduzione e le diverse sensibilità mostrate dai molteplici soggetti coinvolti mal si conciliano con una proposta emendativa che, elaborata senza un preventivo confronto tra le parti, risulterebbe certamente priva del necessario equilibrio. Inoltre, sottolineando l'importanza di un dialogo costruttivo, e Confitarma afferma che da sempre si è resa disponibile al confronto con Istituzioni e Sindacati per analizzare le eventuali criticità connesse all'impianto normativo attuale ed individuare e condividere i possibili interventi migliorativi. La nostra disponibilità non viene meno in questa difficile fase per l'economia del Paese ma è necessario che gli emendamenti siano accantonati. Auspichiamo pertanto conclude una nota di Confitarma l'immediato avvio di un tavolo in sede ministeriale sul tema dell'autoproduzione per svolgere una verifica esaustiva, trasparente e scevra da qualunque forma di strumentalizzazione.



Autoproduzione: Confitarma è per un dialogo costruttivo

GAM EDITORI

4 luglio 2020 - La Confederazione Italiana Armatori manifesta forte preoccupazione per le iniziative volte a modificare profondamente il regime dell' autoproduzione delle operazioni portuali previsto dall' articolo 16 della Legge 84/94 attraverso alcuni emendamenti al DL Rilancio in discussione alla Camera. L' autoproduzione è un istituto di fondamentale importanza per la competitività del settore e del Paese, le cui regole, chiare e precise, sono da decenni parte integrante del modello di business delle imprese armatoriali che lo utilizzano correttamente. Tale istituto, previsto a livello internazionale, è stato peraltro ritenuto assolutamente legittimo dall' Antitrust ai fini della tutela della concorrenza e del mercato. Confitarma è totalmente contraria a tali emendamenti perché, di fatto, negherebbero il diritto degli armatori all' autoproduzione. A rimetterci non sarebbe solo la competitività dei vettori marittimi ma la stessa efficienza dei nostri porti, con effetto opposto rispetto a quello auspicato in materia di rilancio delle attività marittimo-portuali e dell' occupazione. Confitarma trova altresì fuori luogo inserire tali misure in un provvedimento come il DL Rilancio pensato per tutt' altre finalità. La complessità del tema dell' autoproduzione e le diverse sensibilità mostrate dai molteplici soggetti coinvolti mal si conciliano con una proposta emendativa che, elaborata senza un preventivo confronto tra le parti, risulterebbe certamente priva del necessario equilibrio. Inoltre, da sempre Confitarma si è resa disponibile al confronto con Istituzioni e Sindacati per analizzare le eventuali criticità connesse all' impianto normativo attuale ed individuare e condividere i possibili interventi migliorativi.



Autoproduzione: Confitarma è per un dialogo costruttivo

Roma, 3 luglio 2020 - La Confederazione Italiana Armatori manifesta forte preoccupazione per le iniziative volte a modificare profondamente il regime dell' autoproduzione delle operazioni portuali previsto dall' articolo 16 della Legge 84/94 attraverso alcuni emendamenti al DL Rilancio in discussione alla Camera. L' autoproduzione è un istituto di fondamentale importanza per la competitività del nostro settore e del Paese, le cui regole, chiare e precise, sono da decenni parte integrante del modello di business delle imprese armatoriali che lo utilizzano correttamente. Tale istituto, previsto a livello internazionale, è stato peraltro ritenuto assolutamente legittimo dall' Antitrust ai fini della tutela della concorrenza e del mercato. Confitarma è totalmente contraria a tali emendamenti perché, di fatto, negherebbero il diritto degli armatori all' autoproduzione. A rimetterci non sarebbe solo la competitività dei vettori marittimi ma la stessa efficienza dei nostri porti, con effetto opposto rispetto a quello auspicato in materia di rilancio delle attività marittimo-portuali e dell' occupazione. Confitarma trova altresì fuori luogo inserire tali misure in un provvedimento come il DL Rilancio pensato per tutt' altre finalità. La complessità del tema dell' autoproduzione e le diverse sensibilità mostrate dai molteplici soggetti coinvolti mal si conciliano con una proposta emendativa che, elaborata senza un preventivo confronto tra le parti, risulterebbe certamente priva del necessario equilibrio. Inoltre, da sempre Confitarma si è resa disponibile al confronto con Istituzioni e Sindacati per analizzare le eventuali criticità connesse all' impianto normativo attuale ed individuare e condividere i possibili interventi migliorativi. La nostra disponibilità non viene meno in questa difficile fase per l' economia del Paese ma è necessario che gli emendamenti siano accantonati. Auspichiamo pertanto l' immediato avvio di un tavolo in sede ministeriale sul tema dell' autoproduzione per svolgere una verifica esaustiva, trasparente e scevra da qualunque forma di strumentalizzazione.



Gli armatori italiani di nuovo uniti contro le modifiche al regime dell' autoproduzione

Milano - Sì il dialogo, ma senza alcuna modifica profonda al regime esistente dell' autoproduzione delle operazioni portuali. Gli armatori italiani ritrovano piena sintonia contro le iniziative parlamentari che spingono per mettere mano all' art. 16 della Legge 84/94 attraverso alcuni emendamenti al DL Rilancio in discussione alla Camera. 'L' autoproduzione è un istituto di fondamentale importanza per la competitività del nostro settore e del Paese, le cui regole, chiare e precise, sono da decenni parte integrante del modello di business delle imprese armatoriali che lo utilizzano correttamente - rivendica Mario Mattioli, presidente di Confitarma -. Tale istituto, previsto a livello internazionale, è stato peraltro ritenuto assolutamente legittimo dall' Antitrust ai fini della tutela della concorrenza e del mercato'. Per tutti questi motivi, Confitarma 'è totalmente contraria a tali emendamenti perché, di fatto, negherebbero il diritto degli armatori all' autoproduzione'. 'A rimetterci non sarebbe solo la competitività dei vettori marittimi ma la stessa efficienza dei nostri porti, con effetto opposto rispetto a quello auspicato in materia di rilancio delle attività marittimo-portuali e dell' occupazione. Confitarma trova altresì fuori luogo inserire tali misure in un provvedimento come il DL Rilancio pensato per tutt' altre finalità', spiega Mattioli . Giusto ieri, era scesa in campo Assarmatori : 'Non si può tornare di un colpo alla situazione di 25 anni fa', rivendica l' associazione 'rivale' di Confitarma . Che manifesta perplessità riguardo a un' ipotesi di emendamento al Decreto Rilancio in materia di trasporto marittimo. Il motivo? 'Quelle modifiche all' articolo 16 della Legge 84/94 rendono ulteriormente e inutilmente complicato - oltre che molto più oneroso - il ricorso all' autoproduzione delle operazioni portuali da parte delle compagnie di navigazione'. Assarmatori attacca: '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'.



Gli armatori italiani di nuovo uniti contro le modifiche al regime dell' autoproduzione

23 LUGLIO 2020 - Redazione



Milano - Sì il dialogo, ma senza alcuna modifica profonda al regime esistente dell' autoproduzione delle operazioni portuali. Gli armatori italiani ritrovano piena sintonia contro le iniziative parlamentari che spingono per mettere mano all' art. 16 della Legge 84/94 attraverso alcuni emendamenti al DL Rilancio in discussione alla Camera. "L' autoproduzione è un istituto di fondamentale importanza per la competitività del nostro settore e del Paese, le cui regole, chiare e precise, sono da decenni parte integrante del modello di business delle imprese armatoriali che lo utilizzano correttamente" - rivendica Mario Mattioli, presidente di Confitarma -. Tale istituto, previsto a livello internazionale, è stato peraltro ritenuto assolutamente legittimo dall' Antitrust ai fini della tutela della concorrenza e del mercato".

Per tutti questi motivi, Confitarma "è totalmente contraria a tali emendamenti perché, di fatto, negherebbero il diritto degli armatori all' autoproduzione". "A rimetterci non sarebbe solo la competitività dei vettori marittimi ma la stessa efficienza

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Autoproduzione, ecco a quali condizioni sarà autorizzata / L' emendamento

Roma - L' emendamento sull' autoproduzione nei porti proposto dai parlamentari Gariglio (PD), Bruno Bossio (PD), Catani (PD) e sottoscritto da Ficara (M5S) e Pastorino (LeU) è stato approvato nella seguente versione. Art. 199-bis . (Norme in materia di operazioni portuali) 1. Per far fronte all' emergenze derivanti dall' epidemia di Covid-19 e favorire il rilancio delle attività portuali la lettera d), comma 4 dell' articolo 16 della legge 28 febbraio 1994, n. 84 è sostituita dalla seguente: ' d) di stabilire che qualora non sia possibile soddisfare la domanda né mediante il ricorso alle società autorizzate ai sensi dell' articolo 16 né tramite il ricorso all' impresa o agenzia di fornitura di lavoro portuale temporaneo di cui ai commi 2 o 5 dell' articolo 17, la nave è ammessa a procedere alle operazioni in autoproduzione a condizione che: a) sia dotata di mezzi meccanici adeguati; b) sia equipaggiata con idoneo personale, aggiuntivo rispetto alla tabella di sicurezza/esercizio e dedicato esclusivamente a tali operazioni; c) sia stato versato il corrispettivo e sia stata accesa apposita cauzione. L' autorizzazione è rilasciata dopo la verifica della sussistenza dei presupposti, dei requisiti e delle condizioni di cui alla presente lettera d). Tale autorizzazione non rientra nel numero massimo di cui al comma 7. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti emana con proprio decreto, entro 30 giorni dall' entrata in vigore della presente legge di conversione, le norme di attuazione necessarie, relative anche alla quantificazione del corrispettivo e della cauzione, fissando anche i termini temporali del procedimento tenendo in specifica considerazione le esigenze di economicità dei servizi di trasporto pubblico locale di corto raggio '. Relazione illustrativa e tecnica La proposta emendativa apporta modifiche alla lettera d), comma 4 dell' articolo 16 della legge 28 febbraio 1994, n. 84 e prevede che, qualora non sia possibile soddisfare la domanda né mediante il ricorso alle società autorizzate ai sensi dell' articolo 16 né tramite il ricorso all' impresa o agenzia di fornitura di lavoro portuale temporaneo di cui ai commi 2 o 5 dell' articolo 17, la nave è ammessa a procedere alle operazioni in autoproduzione a condizione che: a) sia dotata di mezzi meccanici adeguati; b) sia equipaggiata con idoneo personale, aggiuntivo rispetto alla tabella di sicurezza/esercizio e dedicato esclusivamente a tali operazioni; c) sia stato versato il corrispettivo e sia stata accesa apposita cauzione. L' autorizzazione a procedere all' autoproduzione è rilasciata dopo la verifica della sussistenza dei presupposti, dei requisiti e delle condizioni di cui alla lettera d) della disposizione in esame. E' altresì previsto che tale autorizzazione non rientra nel numero massimo di quelle di cui al comma 7, che possono essere rilasciate dalle Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, dalle autorità marittime. Il Decreto del ministero dei trasporti e della navigazione del 31 marzo 1995, n. 585, all' articolo 8 disciplina le modalità ed i criteri per il rilascio al vettore marittimo o all' impresa di navigazione o al noleggiatore delle autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali indicate nel comma 1, dell' articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, indicando anche i requisiti che devono possedere all' atto della richiesta di rilascio di autorizzazione. In considerazione del carattere ordinamentale della proposta emendativa, la stessa non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Informativa
Non è alcun carrier selezionato utilizzare i social o i messaggi simili come specificato nella pagina pubblica. Per assicurarsi al cliente di un servizio di alta qualità, si consiglia di verificare la presenza di questa pagina, interagendo con un link o un pulsante al di fuori di questa informativa o direttamente a navigare in altro modo.

Scegli il più personalizzato

Autoproduzione, ecco a quali condizioni sarà autorizzata / L'emendamento

23 LUGLIO 2020 - Relazione



Roma - L'emendamento sull'autoproduzione nei porti proposto dai parlamentari Gariglio (PD), Bruno Bossio (PD), Catani (PD) e sottoscritto da Ficara (M5S) e Pastorino (LeU) è stato approvato nella seguente versione.

Art. 199-bis. (Norme in materia di operazioni portuali)

1. Per far fronte all'emergenze derivanti dall'epidemia di Covid-19 e favorire il rilancio delle attività portuali la lettera d), comma 4 dell'articolo 16 della legge 28 febbraio 1994, n. 84 è sostituita dalla seguente:

"d) di stabilire che qualora non sia possibile soddisfare la domanda né mediante il ricorso alle società autorizzate ai sensi dell'articolo 16 né tramite il ricorso all'impresa o agenzia di fornitura di lavoro portuale temporaneo di cui ai commi 2 e 5 dell'articolo 17, la nave è ammessa a procedere alle operazioni in autoproduzione a condizione che:

a) sia dotata di mezzi meccanici adeguati;

b) sia equipaggiata con idoneo personale, aggiuntivo rispetto alla tabella di sicurezza/esercizio e dedicato esclusivamente a tali operazioni;

c) sia stato versato il corrispettivo e sia stata accesa apposita cauzione.

L'autorizzazione è rilasciata dopo la verifica della sussistenza dei presupposti, dei requisiti e delle condizioni di cui alla presente lettera d). Tale autorizzazione non rientra nel numero massimo di cui al comma 7. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti emana con proprio decreto, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge di conversione, le norme di attuazione necessarie, relative anche alla quantificazione del corrispettivo e della cauzione, fissando anche i termini temporali del procedimento tenendo in specifica considerazione le esigenze di economicità dei servizi di trasporto pubblico locale di corto raggio".

Relazione illustrativa e tecnica La proposta emendativa apporta modifiche alla lettera d), comma 4 dell'articolo 16 della legge 28 febbraio 1994, n. 84 e prevede che, qualora non sia possibile soddisfare la domanda né mediante il ricorso alle società autorizzate ai sensi dell'articolo 16 né tramite il ricorso all'impresa o agenzia di fornitura di lavoro portuale temporaneo di cui ai commi 2 o 5 dell'articolo 17, la nave è ammessa a procedere alle operazioni in autoproduzione a condizione che: a) sia dotata di mezzi meccanici adeguati; b) sia equipaggiata con idoneo personale, aggiuntivo rispetto alla tabella di sicurezza/esercizio e dedicato esclusivamente a tali operazioni; c) sia stato versato il corrispettivo e sia stata accesa apposita cauzione. L'autorizzazione a procedere all'autoproduzione è rilasciata dopo la verifica della sussistenza dei presupposti, dei requisiti e delle condizioni di cui alla lettera d) della disposizione in esame. E' altresì previsto che tale autorizzazione non rientra nel numero massimo di quelle di cui al comma 7, che possono essere rilasciate dalle Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, dalle autorità marittime. Il Decreto del ministero dei trasporti e della navigazione del 31 marzo 1995, n. 585, all'articolo 8 disciplina le modalità ed i criteri per il rilascio al vettore marittimo o all'impresa di navigazione o al noleggiatore delle autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali indicate nel comma 1, dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, indicando anche i requisiti che devono possedere all'atto della richiesta di rilascio di autorizzazione. In considerazione del carattere ordinamentale della proposta emendativa, la stessa non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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

ISCRIVITI

Autoproduzione, Confitarma: "Sì al dialogo, ma non accettiamo forzature"

Roma - "La Confederazione Italiana Armatori manifesta forte preoccupazione per le iniziative volte a modificare profondamente il regime dell' autoproduzione delle operazioni portuali previsto dall' articolo 16 della Legge 84/94 attraverso alcuni emendamenti al DL Rilancio in discussione alla Camera". Lo si legge in una nota. "L' autoproduzione è un istituto di fondamentale importanza per la competitività del nostro settore e del Paese, le cui regole, chiare e precise, sono da decenni parte integrante del modello di business delle imprese armatoriali che lo utilizzano correttamente. Tale istituto, previsto a livello internazionale, è stato peraltro ritenuto assolutamente legittimo dall' Antitrust ai fini della tutela della concorrenza e del mercato. Confitarma è totalmente contraria a tali emendamenti perché, di fatto, negherebbero il diritto degli armatori all' autoproduzione. A rimetterci non sarebbe solo la competitività dei vettori marittimi ma la stessa efficienza dei nostri porti, con effetto opposto rispetto a quello auspicato in materia di rilancio delle attività marittimo-portuali e dell' occupazione". Confitarma "trova altresì fuori luogo inserire tali misure in un provvedimento come il DL Rilancio pensato per tutt' altre finalità. La complessità del tema dell' autoproduzione e le diverse sensibilità mostrate dai molteplici soggetti coinvolti mal si conciliano con una proposta emendativa che, elaborata senza un preventivo confronto tra le parti, risulterebbe certamente priva del necessario equilibrio. Inoltre, da sempre Confitarma si è resa disponibile al confronto con Istituzioni e sindacati per analizzare le eventuali criticità connesse all' impianto normativo attuale ed individuare e condividere i possibili interventi migliorativi. La nostra disponibilità non viene meno in questa difficile fase per l' economia del Paese ma è necessario che gli emendamenti siano accantonati. Auspichiamo pertanto l' immediato avvio di un tavolo in sede ministeriale sul tema dell' autoproduzione per svolgere una verifica esaustiva, trasparente e scevra da qualunque forma di strumentalizzazione".



Informatore Navale

Focus

Iniziativa "Heroes at Sea Shoutout" lanciata dall' ICS - 8 luglio: navi suonate le vostre sirene

Confitarma aderisce all' iniziativa Heroes at Sea Shoutout lanciata dall' International Chamber of Shipping (ICS) per fare pressione sui Governi in merito alla problematica dei cambi equipaggio, con la quale si chiede alle navi di tutto il mondo di suonare le loro sirene in porto alle ore 12.00 dell' 8 luglio 2020, un giorno prima del Summit organizzato dal governo britannico per discutere dell' impatto del COVID-19 sui cambi di equipaggio e in concomitanza dell' ILO Global Summit. Con tale iniziativa, oltre a ricordare il fondamentale contributo dato dai marittimi alla vita economica e sociale del pianeta, si vuole richiamare l' attenzione dei Governi e dell' opinione pubblica sul settore marittimo e sugli attuali problemi degli equipaggi ancora bloccati sulle navi a causa dell' emergenza COVID-19. Il lavoratore marittimo viene considerato a livello internazionale un "key worker" perché il trasporto via mare è strategico per la catena logistica mondiale, per l' approvvigionamento energetico e di beni di prima necessità. Per tale ragione, i marittimi, durante la pandemia, non si sono mai fermati, ma a causa delle restrizioni alla libera circolazione delle persone, che in quasi tutto il mondo sono state imposte dai

singoli Paesi, è ancora impossibile farli sbarcare per avvicinarli con i loro colleghi che sono a casa in attesa di imbarco. Guy Platten, segretario generale dell' ICS, ha dichiarato che a livello globale attualmente ci sono 400.000 marittimi bloccati in mare o a terra: 200.000 che da mesi sono a bordo ben oltre il loro periodo contrattuale di imbarco e altri 200.000 in attesa di imbarco per poter lavorare. Se non si consentono i cambi di equipaggio per sostituire i marittimi a bordo delle navi, molti di loro potrebbero non essere più in grado di navigare. Il 90% del commercio globale utilizza il trasporto marittimo e l' impossibilità di effettuare i cambi degli equipaggi rischia seriamente di causare un gravi difficoltà alle catene di approvvigionamenti che si sono dimostrate fondamentali durante la pandemia di COVID-19. "E' necessario dunque pensare, oltre alla priorità assoluta di evitare il propagarsi di questo terribile virus, anche ad altre priorità - afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - quella della salvaguardia della vita umana in mare e quella della sicurezza della navigazione e delle nostre navi. Confitarma insieme a ICS, ECSA sta chiedendo ormai da mesi un' azione umanitaria rapida e decisa da parte dei Governi di tutto il mondo per garantire ai marittimi corridoi di transito sicuro per farli arrivare a bordo per lavorare e per farli tornare a casa una volta terminato il normale periodo di imbarco". Lo shipping mondiale ha già pronta la soluzione per questa difficile soluzione: una road map per il cambio dell' equipaggio in 12 fasi secondo il protocollo approvato dall' IMO. "E' una soluzione che non ha bisogno di soldi o di trattative complicate - aggiunge Guy Platten - I Governi devono ora implementare questi protocolli. Se la burocrazia continua a mettersi in mezzo, ciò che è già una crisi umanitaria in mare, rapidamente diventerà una crisi economica, con gravi conseguenze per un' economia globale già troppo tesa. Il momento della leadership politica è adesso. " "Se le navi di tutto il mondo suoneranno le loro sirene alle 12:00 ora locale dell' 8 luglio, i Governi non potranno dire di non aver sentito questo forte appello a risolvere il problema dei cambi dell' equipaggio - ha aggiunto Guy Platten - I marittimi hanno fatto il possibile, allungando i loro turni a bordo e continuando a lavorare per assicurare tutti i rifornimenti. Anche l' industria armatoriale ha fatto il suo dovere con la predisposizione del protocollo in 12 fasi. Siamo in ritardo di oltre 4 mesi e 400.000 marittimi hanno bisogno dei cambi di equipaggio. È una situazione insostenibile. Non possiamo più dare per scontati questi eroi del commercio globale".



Informazioni Marittime

Focus

Marittimi, Ics: "Suonino ancora le sirene per i 400 mila precari"

Per ricordare la condizione di molti lavoratori del mare bloccati a bordo o a terra dal Covid, le navi di tutto il mondo si faranno "sentire" alle ore 12 dell' 8 luglio

L' International Chamber of Shipping (Ics) lancia l' iniziativa Heroes at Sea Shoutout per fare pressione sui governi in merito alla problematica dei cambi equipaggio. Come gesto simbolico, si richiede alle navi di tutto il mondo di suonare le loro sirene in porto alle ore 12 dell' 8 luglio 2020, un giorno prima del summit organizzato dal governo britannico per discutere dell' impatto del Covid-19 sui cambi di equipaggio e in concomitanza dell' Ilo Global Summit. Con tale iniziativa, riferisce Confitarma (che ha dichiarato la sua piena adesione, come già accaduto durante la Festa dei Lavoratori) oltre a ricordare il fondamentale contributo dato dai marittimi alla vita economica e sociale del pianeta, si vuole richiamare l' attenzione dei governi e dell' opinione pubblica sul settore marittimo e sugli attuali problemi degli equipaggi ancora bloccati sulle navi a causa dell' emergenza Covid-19. Il lavoratore marittimo viene considerato a livello internazionale un "key worker" perché il trasporto via mare è strategico per la catena logistica mondiale, per l' approvvigionamento energetico e di beni di prima necessità. Per tale ragione, i marittimi, durante la pandemia, non si sono mai fermati, ma a causa delle restrizioni alla libera circolazione delle persone, che in quasi tutto il mondo sono state imposte dai singoli Paesi, è ancora impossibile farli sbarcare per avvicinarli con i loro colleghi che sono a casa in attesa di imbarco. Guy Platten , segretario generale dell' Ics, ha dichiarato che a livello globale attualmente ci sono 400 mila marittimi bloccati in mare o a terra: 200 mila che da mesi sono a bordo ben oltre il loro periodo contrattuale di imbarco e altri 200 mila in attesa di imbarco per poter lavorare. Se non si consentono i cambi di equipaggio per sostituire i marittimi a bordo delle navi, molti di loro potrebbero non essere più in grado di navigare. Il 90% del commercio globale utilizza il trasporto marittimo e l' impossibilità di effettuare i cambi degli equipaggi rischia seriamente di causare gravi difficoltà alle catene di approvvigionamento che si sono dimostrate fondamentali durante la pandemia di Covid-19 (altri dettagli nell' appello degli armatori tedeschi). "È necessario dunque pensare, oltre alla priorità assoluta di evitare il propagarsi di questo terribile virus, anche ad altre priorità - afferma Mario Mattioli , presidente di Confitarma - quella della salvaguardia della vita umana in mare e quella della sicurezza della navigazione e delle nostre navi. Confitarma insieme a Ics, Ecsa sta chiedendo ormai da mesi un' azione umanitaria rapida e decisa da parte dei governi di tutto il mondo per garantire ai marittimi corridoi di transito sicuro per farli arrivare a bordo per lavorare e per farli tornare a casa una volta terminato il normale periodo di imbarco". Lo shipping mondiale ha già pronta la soluzione per questa difficile soluzione: una road map per il cambio dell' equipaggio in 12 fasi secondo il protocollo approvato dall' Imo. "È una soluzione che non ha bisogno di soldi o di trattative complicate - aggiunge Platten - I governi devono ora implementare questi protocolli. Se la burocrazia continua a mettersi in mezzo, ciò che è già una crisi umanitaria in mare, rapidamente diventerà una crisi economica, con gravi conseguenze per un' economia globale già troppo tesa. Il momento della leadership politica è adesso. "Se le navi di tutto il mondo suoneranno le loro sirene alle 12 ore locali dell' 8 luglio, i governi non potranno dire di non aver sentito questo forte appello a risolvere il problema dei cambi dell' equipaggio - ha precisato Platten - I marittimi hanno fatto il possibile, allungando i loro turni a bordo e continuando a lavorare per assicurare tutti i rifornimenti. Anche l' industria armatoriale ha fatto il suo dovere con la predisposizione



del protocollo in 12 fasi. Siamo in ritardo di oltre 4 mesi e 400 mila marittimi hanno bisogno dei cambi di equipaggio. È una situazione insostenibile. Non possiamo più dare per scontati



Informazioni Marittime

Focus

questi eroi del commercio globale".

Navi suonate le vostre sirene, Confitarma aderisce all' iniziativa Heroes at Sea Shoutout

Confitarma aderisce all' iniziativa Heroes at Sea Shoutout lanciata dall' International Chamber of Shipping (ICS) per fare pressione sui Governi in merito alla problematica dei cambi equipaggio, con la quale si chiede alle navi di tutto il mondo di suonare le loro sirene in porto alle ore 12.00 dell' 8 luglio 2020, un giorno prima del Summit organizzato dal governo britannico per discutere dell' impatto del COVID-19 sui cambi di equipaggio e in concomitanza dell' ILO Global Summit. Con tale iniziativa, oltre a ricordare il fondamentale contributo dato dai marittimi alla vita economica e sociale del pianeta, si vuole richiamare l' attenzione dei Governi e dell' opinione pubblica sul settore marittimo e sugli attuali problemi degli equipaggi ancora bloccati sulle navi a causa dell' emergenza COVID-19. Il lavoratore marittimo viene considerato a livello internazionale un "key worker" perché il trasporto via mare è strategico per la catena logistica mondiale, per l' approvvigionamento energetico e di beni di prima necessità. Per tale ragione, i marittimi, durante la pandemia, non si sono mai fermati, ma a causa delle restrizioni alla libera circolazione delle persone, che in quasi tutto il mondo sono state imposte dai singoli Paesi, è ancora impossibile farli sbarcare per avvicendarli con i loro colleghi che sono a casa in attesa di imbarco. Guy Platten, segretario generale dell' ICS, ha dichiarato che a livello globale attualmente ci sono 400.000 marittimi bloccati in mare o a terra: 200.000 che da mesi sono a bordo ben oltre il loro periodo contrattuale di imbarco e altri 200.000 in attesa di imbarco per poter lavorare. Se non si consentono i cambi di equipaggio per sostituire i marittimi a bordo delle navi, molti di loro potrebbero non essere più in grado di navigare. Il 90% del commercio globale utilizza il trasporto marittimo e l' impossibilità di effettuare i cambi degli equipaggi rischia seriamente di causare un gravi difficoltà alle catene di approvvigionamenti che si sono dimostrate fondamentali durante la pandemia di COVID-19. "E' necessario dunque pensare, oltre alla priorità assoluta di evitare il propagarsi di questo terribile virus, anche ad altre priorità - afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - quella della salvaguardia della vita umana in mare e quella della sicurezza della navigazione e delle nostre navi. Confitarma insieme a ICS, ECSA sta chiedendo ormai da mesi un' azione umanitaria rapida e decisa da parte dei Governi di tutto il mondo per garantire ai marittimi corridoi di transito sicuro per farli arrivare a bordo per lavorare e per farli tornare a casa una volta terminato il normale periodo di imbarco". Lo shipping mondiale ha già pronta la soluzione per questa difficile soluzione: una road map per il cambio dell' equipaggio in 12 fasi secondo il protocollo approvato dall' IMO. "E' una soluzione che non ha bisogno di soldi o di trattative complicate - aggiunge Guy Platten - i Governi devono solo implementare questi protocolli, per la burocrazia continua a mettersi in mezzo, ciò che è già una crisi umanitaria in mare, rapidamente diventerà una crisi economica, con gravi conseguenze per un' economia globale già troppo tesa. Il momento della leadership politica è adesso. " "Se le navi di tutto il mondo suoneranno le loro sirene alle 12:00 ora locale dell' 8 luglio, i Governi non potranno dire di non aver sentito questo forte appello a risolvere il problema dei cambi dell' equipaggio - ha aggiunto Guy Platten - i marittimi hanno fatto il possibile, allungando i loro turni a bordo e continuando a lavorare per assicurare tutti i rifornimenti. Anche l' industria armatoriale ha fatto il suo dovere con la predisposizione del protocollo in 12 fasi. Siamo in ritardo di oltre 4 mesi e 400.000 marittimi fanno scapote del cambio di equipaggio, è una situazione insostenibile. Non possiamo più dare per scontati questi eroi del commercio globale".



Informazioni Marittime

Focus

Decreto Rilancio su autoproduzione, Assarmatori: "Un passo indietro di 25 anni"

Le ipotesi di emendamento, secondo l'organizzazione armatoriale, sarebbero dannose per il sistema portuale e per lo sviluppo dei traffici marittimi

Un passo indietro di almeno 25 anni fa. Questo il giudizio lapirario di Assarmatori riguardo all' 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 secondo l' associazione 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, spiega 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. L' organizzazione armatoriale sottolinea, 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, 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 dunque è convinta che l' interesse comune del sistema portuale e marittimo sia quello di crescere e si dice 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.



Prende corpo il DI Semplificazioni

Dal nuovo limite di spesa per beni e servizi alle semplificazioni in materia ambientale e pianificatoria. Prende corpo il DI Semplificazioni che, come emerge dall' ultima bozza circolata in questi giorni, consta di tre titoli e 48 articoli. L' art. 36 bis contiene misure finalizzate ad accrescere la funzionalità delle Autorità di sistema portuale e ad accelerare la realizzazione degli interventi infrastrutturali. Nuovo limite alle spese per beni e servizi Con il comma 1 il legislatore interviene a correggere il famigerato comma 591 dell' art.1 dell' ultima Finanziaria (legge 27 dicembre 2019, n.160), che stabiliva nel 2020 per le Autorità Portuali un limite di spesa per beni e servizi inferiore a quello della media del triennio 2016-2018. Il nuovo limite viene ora rideterminato con riferimento ai soli esercizi finanziari 2018 e 2019. Inoltre, il tetto di cui al comma 591 non si applica alla spesa per l' effettuazione dell' attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell' ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, nonché alle spese necessarie per garantire la sicurezza delle medesime e per l' attività di prevenzione, contenimento e contrasto della diffusione del virus COVID-19.

Piani Regolatori Portuali: più chiarezza sui vincoli preordinati all' esproprio Al comma 2 vengono impartite alcune modifiche all' articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Tra le più sostanziali quelle relative alle attività pianificatorie attribuite alle **AdSP**. Si prevede infatti che in sede di approvazione dei Piani Regolatori Portuali siano ora indicati i beni sottoposti al vincolo preordinato all' esproprio. Al contempo, si prevede che, se la realizzazione di un' opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all' esproprio può essere disposto dall' Autorità di Sistema portuale, mediante una conferenza di servizi. Adeguamenti Tecnico-Funzionali: procedure più semplici Il punto 4 del comma 2 accelera invece i procedimenti relativi all' adozione degli adeguamenti tecnico-funzionali del PRP, stabilendo che essi siano adottati dal Comitato di Gestione. Il Comune interessato deve rilasciare una dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti ma soltanto laddove le aree di interesse siano destinate a funzioni di interazione porto-città. Inoltre, viene precisato che, decorso il termine di quarantacinque giorni dalla ricezione della proposta di adeguamento, il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici si reputa positivamente reso. Al contempo, viene eliminato l' obbligo di adozione da parte della Regione dell' atto di approvazione dell' adeguamento tecnico funzionale, positivamente verificato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici. Nomina dei presidenti: niente parere preventivo delle commissioni parlamentari Interessante, poi, la disposizione contenuta alla lettera b del comma 2. Il legislatore interviene sull' articolo 8 della legge 84, eliminando il preventivo parere delle commissioni parlamentari ai fini della nomina del presidente e prevedendone la mera comunicazione. Dragaggi e SIN Il comma 3 stabilisce un nuovo termine massimo di deposito temporaneo dei materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, che è elevato da 30 a 46 mesi, mentre il comma 4 attribuisce alle Autorità di Sistema una legittimazione concorrenziale con quella delle Regioni nella richiesta al Ministero delle Riperimetrazioni delle porzioni di SIN che ricadono nei porti di loro competenza. Uirnet Il comma 5 mette ordine nei provvedimenti che nel corso degli anni hanno interessato Uirnet, soggetto attuatore unico per conto del MIT nella realizzazione e nella gestione della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale. Come si legge nella relazione illustrativa, la finalità è quella di "consentire di stipulare una nuova convenzione sostitutiva della precedente".

Focus Interventi Interviste News: Expo 2019 Osservatorio Europeo



The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with links for Focus, Interventi, Interviste, News, Expo 2019, and Osservatorio Europeo. Below this is the PORT NEWS logo and the subtitle 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. The main content area features a large image of a person in a suit sitting at a desk in a conference room. Below the image is the article title 'Prende corpo il DI Semplificazioni' and the byline 'di Redazione'. To the right of the main content is a sidebar with a search bar and a list of categories including Ambiente, Autorità Portuali, Container, and others. At the bottom of the page, there is a list of related articles with titles like 'Logistica Portuale', 'Porto di Livorno', and 'Porto di Piombino'.

Pubblichiamo la lettera inviata dal presidente dell' Unione Piloti, CLC Vincenzo Bellomo, al neopresidente di Fedepiloti Luigi Mennella

Testo della lettera di Unione Piloti inviata al presidente di Fedepiloti , all' ammiraglio Giovanni Pettorino e a tutti i Piloti Italiani circa la proposta del neopresidente di Fedepiloti Luigi Mennella di dare vita ad unica associazione che rappresenti i Piloti di Porto Italiani Venezia, 2 luglio 2020 - Innanzitutto sia consentito rivolgere, a nome mio e di tutti gli altri piloti iscritti all' UPI, le più sincere e calorose felicitazioni per le prestigiose nomine al Presidente Luigi Mennella, al Vice Presidente Massimiliano Fabricatore Iraci e a tutto il consiglio direttivo della Fedepiloti di recente elezione ed i migliori auguri per un fruttuoso mandato. L' intervista apparsa su Shipmag, del neo presidente, ripropone l' apertura del "dialogo per ricucire la spaccatura che c' è stata tanti anni fa". Tuttavia, il tenore delle dichiarazioni, non sembra essere un preludio ad una ritrovata unità tra le associazioni di categoria. Attribuire all' Unione Piloti la responsabilità di rispondere ai messaggi pacificatori con dei repentini attacchi, è singolare. Forse si è persa la memoria dei numerosi tentativi di creare un clima distensivo e chiarificatore volto a riproporre il servizio di pilotaggio con il coinvolgimento di chi canta fuori dal coro. Le iniziative poste, però, hanno visto fieri oppositori i quali hanno utilizzato qualsiasi pretesto per seminare la pianta della discordia. Eppure, essendo stato, socio fondatore dell' Unione Piloti, il Presidente Mennella, dovrebbe conoscere profondamente le motivazioni della scissione che non fu una mossa avventata ma il frutto di una ponderata riflessione originata dal disagio procurato dalla mancanza di un confronto franco. La ribadita volontà del neo Presidente di muoversi nel segno della continuità, non appare una offerta di pace. Infatti, essa fa sovvenire alla mente le dichiarazioni rese, ultime di una lunghissima serie, da Francesco Bandiera durante l' assemblea dei piloti francesi dello scorso anno oppure le comunicazioni della Fedepiloti che rasentavano l' offesa. E' vero i matrimoni si fanno in due ma è altrettanto vero che un' unione duratura si fonda sui principi di pari diritti e uguale dignità tra i coniugi, altrimenti si riproporrebbe la causa che ha scaturito il divorzio da Fedepiloti. Ad esser sinceri, non sovvenivano alla mente proposte di rifondazione dell' associazione, se non quella avanzata dall' UPI in occasione dell' elezione del Presidente Bandiera di unificare la categoria. Mennella dovrebbe ben ricordare che la bozza di accordo fu rifiutata senza alcuna argomentazione a riprova che la riunificazione è perseguita a parole da Fedepiloti mentre, in realtà non è altro che il malcelato tentativo di ottenere una resa incondizionata. Siamo pronti e disponibili a discutere della rifondazione della categoria, della maniera di affrontare i cambiamenti che interesseranno il servizio di pilotaggio; l' autenticità di questa nostra convinzione è ampiamente testimoniata dai fatti. La nostra disponibilità, però, non consiste nella passiva ed acritica approvazione di tesi e proposte che, in passato, furono proprio la causa della scissione e che oggi sono nuovamente presentate. Infatti, non si condividono le opinioni poste a suffragio dello studio commissionato al CIELI e, di esso, si concorda esclusivamente sulla validità della formula tariffaria così come del resto si rileva nel nostro elaborato, presentato diversi mesi orsono al superiore Ministero. La preoccupazione del Comandante generale delle Capitanerie di Porto "La forza di un' organizzazione, che esprime un servizio così importante, non può esprimersi se c' è divisione" e "Non c' è forza nel far valere le proprie ragioni se non c' è unitarietà" , potrà essere fugata solo da univoche ragioni da portare avanti per il bene del servizio di pilotaggio che siano frutto di un confronto franco e fecondo; non certamente da decisioni prese in seno ad un' oligarchia. Diversamente la ricerca di una fusione tra le



due associazioni non è altro che uno specchietto per le allodole. All' Ammiraglio Giovanni PETTORINO, al quale rinnoviamo i sensi della nostra devozione,



Sea Reporter

Focus

vorremmo invece suggerire di concedere anche all' Unione Piloti una maggiore frequentazione degli ambienti del Comando Generale. Conoscendo meglio e direttamente la nostra associazione, potrebbe essere sorpreso da persone che, non avendo timore di sostenere con forza le proprie idee, sono in grado di diventare delle "ombre" che gettano luce. Il Presidente CLC Vincenzo Bellomo.

Pd e Italia Viva in pressing sul governo: "Ripristiniamo il passaggio in Commissione dei nuovi presidenti delle Authority"

Roma - "Commentare delle bozze è sempre rischioso e può essere fuorviante ma è necessario ribadire che tutto il Partito Democratico si opporrà con fermezza a qualsiasi ipotesi di esclusione del Parlamento sulla corretta gestione dell' Autorità portuali": è quanto dichiara Davide Gariglio, capogruppo Pd in Commissione Trasporti di Montecitorio, sulla norma che verrebbe introdotta nel prossimo Decreto Semplificazioni e che escluderebbe il voto degli organismi competenti di Camera e Senato sulla nomina dei presidenti delle Autorità di sistema portuale. " E' evidente che la 'solita manina' sia intervenuta per sottrarre alla politica ed alle istituzioni la vigilanza sui porti. Si tratta di un tentativo che va subito bloccato. Le Autorità portuali rappresentano infatti enti fondamentali per l' economia, l' occupazione e la salvaguardia del territorio e non possono essere indicati senza interpellare il Parlamento": conclude Davide Gariglio. Anche Raffaella Paita (Iv) interviene sulla vicenda: "La norma del Dl Semplificazioni che, rispetto alla nomina delle Asdp, prevede la mera comunicazione del governo e non più il parere preventivo delle Camere, rappresenta un grave vulnus del ruolo del Parlamento in un settore strategico della logistica e dell' economia italiana". spiega la capogruppo di Italia Viva in Commissione Trasporti alla Camera. "Per questo ho chiesto al Ministro DeMicheli, che si e' resa disponibile, di modificare questa norma restituendo alle commissioni parlamentari la funzione di controllo che a esse spetta. Ci auguriamo che il governo scelga il buon senso", conclude.

informativa
 Non è alcun carrier preannunciato selezionato perché è tecnologia verde (come specificato nella guida politica).
 Puoi abbonarti all' utilizzo di noi facendo clic su questa informativa, proseguendo la navigazione di questa pagina,
 interagendo con un link o un pulsante di cui fuori di questa informativa o cliccando il campo in altro modo.

Scopri di più e personalizza

Pd e Italia Viva in pressing sul governo: "Ripristiniamo il passaggio in Commissione dei nuovi presidenti delle Authority"

02/07/2020 - 08:48:00



Roma - "Commentare delle bozze è sempre rischioso e può essere fuorviante ma è necessario ribadire che tutto il Partito Democratico si opporrà con fermezza a qualsiasi ipotesi di esclusione del Parlamento sulla corretta gestione dell' Autorità portuali": è quanto dichiara Davide Gariglio, capogruppo Pd in Commissione Trasporti di Montecitorio, sulla norma che verrebbe introdotta nel prossimo Decreto Semplificazioni e che escluderebbe il voto degli organismi competenti di Camera e Senato sulla nomina dei presidenti delle Autorità di sistema portuale. " E' evidente che la 'solita manina' sia intervenuta per sottrarre alla politica ed alle istituzioni la vigilanza sui porti. Si tratta di un tentativo che va subito bloccato. Le Autorità portuali rappresentano infatti enti fondamentali per l' economia, l' occupazione e la salvaguardia del territorio e non possono essere indicati senza interpellare il Parlamento": conclude Davide Gariglio.

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

[Si, grazie](#)