



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 05 luglio 2020**



Prime Pagine

05/07/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 05/07/2020	6
05/07/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 05/07/2020	7
05/07/2020	Il Giornale Prima pagina del 05/07/2020	8
05/07/2020	Il Giorno Prima pagina del 05/07/2020	9
05/07/2020	Il Manifesto Prima pagina del 05/07/2020	10
05/07/2020	Il Mattino Prima pagina del 05/07/2020	11
05/07/2020	Il Messaggero Prima pagina del 05/07/2020	12
05/07/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 05/07/2020	13
05/07/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 05/07/2020	14
05/07/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 05/07/2020	15
05/07/2020	Il Tempo Prima pagina del 05/07/2020	16
05/07/2020	La Nazione Prima pagina del 05/07/2020	17
05/07/2020	La Repubblica Prima pagina del 05/07/2020	18
05/07/2020	La Stampa Prima pagina del 05/07/2020	19

Venezia

05/07/2020	Il Gazzettino Pagina 40 Dal Comune secco no al commissariamento dell' autorità portuale	<i>ROBERTO PERINI</i> 20
05/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19 Sabbia nei cassoni e ruggine alle paratoie Mose, il problema della vernice scrostata	21
05/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19 «Serve un check-up di tutta l' opera Dannoso sperimentare»	23
05/07/2020	Il Gazzettino Pagina 36 Mose, la sabbia rallenta le paratoie «Piccolo problema, avanti con i test»	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i> 24
05/07/2020	La Stampa Pagina 10 IL MOSE INSABBIATO	<i>ALBERTO MATTIOLI</i> 25

Savona, Vado

05/07/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 21 Movida selvaggia, i diportisti accusano: 'Sulle nostre barche balordi e ubriachi'	26
------------	--	----

05/07/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 21	27
<hr/>		
05/07/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 22	28
Caprioglio accusa Berta: 'Pensa alla sua poltrona, ma non l'ho mai visto difendere Savona'		
<hr/>		
05/07/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 24	29
Scaletto ancora chiuso Una firma frena la spiaggia sociale		
<hr/>		

Genova, Voltri

05/07/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7	30
Spinelli "Per il porto serve una legge speciale Diga col modello Genova"		
<hr/>		
05/07/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 2	32
Caos Liguria, per il porto credibilità a rischio <i>Raoul de Forcade</i>		
<hr/>		
05/07/2020	Il Giornale Pagina 10	34
Autostrade, i renziani incalzano Giuseppi: «Ora spieghi il caos»		
<hr/>		
05/07/2020	La Verità Pagina 13	35
Autostrade in tilt e fregole green fermano i porti peggio del Covid		
<hr/>		
04/07/2020	Askanews	37
Calderoli: vergognose code in Liguria, ministro si dimetta		
<hr/>		
04/07/2020	Askanews	38
De Micheli: per Liguria vogliamo sicurezza, controlli no rinviabili		
<hr/>		
04/07/2020	Genova24	39
Caos Autostrade, De Micheli: "Cantieri imposti ad Aspi necessari, per la Liguria vogliamo la sicurezza"		
<hr/>		
04/07/2020	Messaggero Marittimo	41
De Micheli: per la Liguria vogliamo sicurezza <i>Veziò Benetti</i>		
<hr/>		
04/07/2020	Ship Mag	42
Costa Crociere, primo via libera alla nuova stazione marittima a Genova		
<hr/>		
04/07/2020	The Medi Telegraph	43
Nuovo terminal Costa Crociere a Genova: incassato il primo via libera		
<hr/>		
04/07/2020	The Medi Telegraph	44
Porto nel caos, Hapag-Lloyd e Msc potenziano la ferrovia. "Genova non si abbandona"		
<hr/>		
05/07/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	46
Torre Piloti, la replica della società Messina: "Non speculiamo"		
<hr/>		

La Spezia

05/07/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 22	47
'Pontremolese, avanti così Ma 78 milioni non bastano»		
<hr/>		

Ravenna

05/07/2020	Il Resto del Carlino Pagina 19	49
«Porto i container da Genova a Ravenna»		
<hr/>		
05/07/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 9	51
Il colosso Cosco fugge da Genova e valuta il porto di Ravenna <i>ANDREA TARRONI</i>		
<hr/>		
05/07/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 11	52
In diga senza bicicletta Autorità portuale rende più esplicito il divieto <i>ALESSANDRO MONTANARI</i>		
<hr/>		

Marina di Carrara

05/07/2020	Corriere Fiorentino Pagina 3	53
Posti barca esauriti e noleggi in crescita Mancano solo i gruppi da crociera <i>Manuela D' Angelo</i>		
<hr/>		

Livorno

05/07/2020	Il Tirreno Pagina 22	54
<hr/> Effetto Covid sul porto: sparita una nave su tre		
05/07/2020	Il Tirreno Pagina 22	56
<hr/> Più rapidità per i treni Fra Authority, Dogane e Finanza c'è l'intesa		
05/07/2020	Il Tirreno Pagina 22	57
<hr/> Equipe Usa in visita a Palazzo Rosciano		
05/07/2020	Il Tirreno Pagina 22	58
<hr/> I rimorchiatori di Onorato in aiuto del cargo Grimaldi che a Olbia si incaglia		

Piombino, Isola d' Elba

05/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 25	59
<hr/> Elba, «Freccia gialla» all'ancora Ma dal 16 luglio torna a correre		
05/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 35	60
<hr/> «I turisti sono arrivati Mancano i traghetti»		
05/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 35	61
<hr/> La compagnia: «La Freccia Gialla sarà di nuovo operativa dal 16 luglio»		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

05/07/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 40	62
<hr/> Fiumicino, via ai lavori per il dragaggio del canale tra le proteste dei pescatori		

Napoli

05/07/2020	Il Mattino Pagina 24	63
<hr/> Rivoluzione Beverello un gate per compagnia prima prova superata		

Salerno

05/07/2020	Cronache di Salerno Pagina 5	64
<hr/> Concessioni in scadenza, Italia Nostra e Fdc: "Ci siano procedure trasparenti"		

Taranto

05/07/2020	Avvenire Pagina 18	<i>PAOLO PITTALUGA</i> 65
<hr/> «ArcelorMittal vada via da Taranto»		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

05/07/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 16	66
<hr/> Authority La scelta del presidente si arena		

05/07/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 12	67
	Pd, porti e aeroporto arriva Simiani Castorina c' è	
04/07/2020	LaC News 24	68
	AGOSTINO PANTANO	
	Retroporto Gioia, Corap estromesso dalla gestione dei fondi per le strade	

Olbia Golfo Aranci

05/07/2020	La Nuova Sardegna Pagina 3	SERENA LULLIA	69
	Nave cargo finisce in secca I cozzari: «Danni ingenti»		
05/07/2020	L'Unione Sarda Pagina 13		71
	Nave incagliata davanti al porto di Olbia		
04/07/2020	(Sito) Adnkronos		72
	Olbia, nave cargo Grimaldi incagliata all' ingresso del porto		
04/07/2020	Ansa		73
	Nave-cargo incagliata a Olbia, a rischio allevamenti cozze		
04/07/2020	Ansa		74
	Nave-cargo incagliata: produttori cozze denunciano danni		
04/07/2020	Sardegna Reporter		75
	Operazioni di disincaglio dell' eurocargo Valencia finita in secca al porto di Olbia		
04/07/2020	Sardinia Post		76
	Olbia, un cargo Grimaldi si è incagliato: "Gravi danni agli allevamenti di cozze"		
04/07/2020	Ship Mag		77
	Olbia, rimorchiatori Moby in soccorso della Eurocargo Valencia		
04/07/2020	Shipping Italy		78
	Eurocargo Valencia incagliata a Olbia (FOTO)		
04/07/2020	The Medi Telegraph		79
	L' Eurocargo Valencia si incaglia a Olbia. Sul posto due rimorchiatori Moby		

Focus

04/07/2020	Informazioni Marittime		80
	Autoproduzione, verso la tutela dei portuali		
04/07/2020	Informazioni Marittime	PAOLO BOSSO	81
	Autoproduzione, DI Rilancio verso la tutela dei portuali		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

EuPhidra
DERMOCOSMESI ITALIANA



Martedì in regalo
«Grandi donne della storia»
Si comincia con Marie Curie
Il primo volume della collana con il **Corriere**



Domani gratis
Lo Stato padrone:
la storia ci insegna
a non illuderci
di **Ferruccio de Bortoli**
nell'inserto

colorPRO XD

LA PRIMA COLORAZIONE CAPELLI CON ACIDO IALURONICO NEL COLORE
Rispetto alla colorazione L'Pasta

Un terzo del Paese

GLI ITALIANI RIMASTI AI MARGINI

di Antonio Polito

Una nuova società dei due terzi: così si presenta oggi l'Italia, alla vigilia dell'autunno più difficile della sua storia repubblicana. L'immagine dei due terzi fu "inventata" negli anni 80 del Novecento da uno scienziato sociale e politico tedesco, Peter Glotz. Intendeva descrivere la divisione tra "garantiti" e "non garantiti" che aveva messo in crisi la coesione nei Paesi europei e posto fine alla "golden age" socialdemocratica. Ma mentre allora il motivo dell'esclusione era prevalentemente salariale, oggi il terzo della società rimasto fuori soffre di forme del tutto nuove e diverse di disuguaglianza.

continua a pagina 24

Il figlio dell'untore veneto: serviva il Tso. Allarme sui contagi di ritorno. Nel mondo 11 milioni di casi

Timori per i nuovi focolai

Punti critici in aumento. Le Regioni: ora più denunce e controlli ai confini

di Fiorenza Sarzanini

I governatori chiedono un giro di vite per bloccare i nuovi focolai. Con più denunce e più controlli ai confini. Sono più di venti i punti critici in Italia. Allerta per il rischio dei contagi di ritorno. Infezioni veicolate in Italia da persone che si sono recate all'estero, nei Paesi dove la pandemia è nel pieno. I familiari dell'imprenditore vicentino che ha diffuso il virus puntano il dito: «Avrebbe meritato il ricovero coatto». Sono già undici milioni i contagi nel mondo.

alle pagine 4 e 5 **De Bac Fasnò, Priante**



Donald Trump al Mount Rushmore, South Dakota, per le celebrazioni del 4 luglio

MA LA FIDANZATA DEL FIGLIO È POSITIVA Trump-show ignorando il virus

di Giuseppe Sarcina

a pagina 3

L'ANNUNCIO Conte: riparte la riforma fiscale

di Monica Guerzoni

Il premier Conte imprime una nuova accelerazione e annuncia una «riforma organica del Fisco». Lo fa dal palco del Consiglio confederale della Uil, con l'intento di ricompattare la maggioranza e allontanare da sé le accuse di attendismo. A pochi giorni dal tour europeo in cerca di accordi sul Recovery fund.

a pagina 7

CANTIERI, CODE, PROTESTE

Noi, prigionieri dell'ingorgo che allontana la Liguria



di Francesco Battistini

«Guardate con prudenza» avverte il display. Ma quante altre virtù cardinali ci servono per resistere nel mega ingorgo per la Liguria?

alle pagine 16 e 17 **Dellacasa**

Regole e rischi

LA FRETTA SUL LAVORO A DISTANZA

di Dario Di Vico

Conosciamo ancora troppo poco delle trasformazioni che l'ampio ricorso allo smart working ha determinato a monte nel funzionamento delle organizzazioni e a valle nella professionalità dei lavoratori. Ci vorrà forse una ricerca ad hoc che, mescolando un campione di casi presi dalle imprese private, dalla pubblica amministrazione e dal terzo settore, ci restituisca un quadro più definito e meno influenzato dalle prime sensazioni.

continua a pagina 24

Londra Il principe Andrea e la donna dello scandalo, il Regno si indigna



Ghislaire Maxwell con Kevin Spacey, l'attore accusato e prosciolto per molestie, sul trono della regina Elisabetta a Buckingham Palace

E sul trono di Elisabetta finì la socia di Epstein

di Paola De Carolis

Sul trono di Elisabetta a Buckingham Palace. La foto di Ghislaire Maxwell, insieme a Kevin Spacey, indigna il Regno Unito e scuote il Palazzo. Maxwell è accusata di aver procurato ragazze anche solo di 14 anni a Jeffrey Epstein, il finanziere suicida amico del principe Andrea.

a pagina 14

ROMA TUTTI SEDUTI, NIENTE FOLLA

Il centrodestra torna in piazza e tenta la spallata

di Fabrizio Caccia e Francesco Verderami

Il centrodestra in piazza ma con le sedie distanziate. «Via questo governo e torniamo al voto». Salvini: mi fido di Berlusconi.

alle pagine 10 e 11

GIANNELLI



PADIGLIONE ITALIA

di Aldo Grasso

IL MASSMEDILOGO CHE SCOPRÌ SÉ STESSO

Questa volta Klaus Davi l'ha fatta grossa, un'imperdonabile caduta di stile. Per promuovere la Locride e le vacanze in Calabria ha ideato uno spot a suo dire «comparativo». Si vedono immagini delle spiagge affollate di Jesolo, Rimini e Rapallo mentre una scritta minacciosa avverte: «Oggi con il dilagare dell'epidemia nel Nord Italia non sarà più possibile praticare una cultura di massa del turismo con un sistematico sfruttamento del suolo e un impatto



Klaus Davi
Voleva consigliare le vacanze in Calabria: è ritrucito a litigare con il Nord

ambientale devastante». Tradotto in parole povere: il Nord è malato, venite in Calabria che è il paradiso terrestre. Al Nord non l'hanno presa bene. Klaus Davi, il cui vero nome è Sergio Mariotti, nato a Biel in Svizzera, è titolare di un'agenzia di pietre, è ospite fisso di alcuni talk in qualità di massmediologo (qualunque cosa voglia dire), è consigliere di minoranza del Comune di San Luca. Per anni, con genialità non comune, ha rifilato una serie di bufale ai giornali

per promuovere qualche suo cliente. Ma la Rai e altre tv lo hanno sempre usato come opinionista (qualunque cosa voglia dire). In un momento di drammatica crisi del Paese, è imbarazzante creare queste divisioni offensive (che dire di uno spot di Jesolo sulla "ndrangheta"?). Ancora una volta, Sergio Mariotti, aka Klaus Davi, non ha voluto parlare della Locride ma di sé stesso. Comme d'habitude, dicono a Biel.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA JUVE VOLA A PIÙ 7

Il Milan con 3 gol travolge la Lazio



La gioia di Ibrahimovic e Bonaventura

Il Milan travolge la Lazio, la Juventus supera il Torino nel derby e adesso è a -7.

da pagina 34 a pagina 36

Dall'autore del best seller
I principi del successo

I principi per capire
LE GRANDI CRISI DEL DEBITO
RAY DALIO

HOEPLI

00705
9 771120 498008
Noni-Intere SpA s.p.a. - DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 100 Milano





Conte: "Noi attendisti? No, siamo quelli dei protocolli di sicurezza, del rilancio più ambizioso, della semplificazione più coraggiosa". Ora però vari il decreto



Domenica 5 luglio 2020 - Anno 12 - n° 184

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,00 con il libro "Muro Rotondo"

SALVINI-MELONI-TAJANI
La destra fa flop: piazza del Popolo senza il popolo



Caporale e Roselli A PAG. 4-5

INCIUCI E BANDA LARGA
B. fa il doppio gioco e Renzi è la sua lavatrice

Tecce A PAG. 5

REGOLE PER L'AUTUNNO
Atenei così al via Città universitarie senza fuori-sede

Della Sala e De Robertis A PAG. 8-9

LA LIGURIA BLOCCATA
Toti vs. governo, ma è Autostrade che non vigilava

A PAG. 13

OSPEDALI IN ALLERTA
Riaprono i pub: Londra attende la maxisbornia

Sabrina Provenzano LONDRA

Old Ed si è svegliato all'alba... full English Breakfast at People's choice Coffee di Baltic Road...



SEGUE A PAG. 17

Mannelli



DA QUANDO GLI FREGIO CRIBBERE CHE C'ERA UNA COCCIA BIONDA PER I DAVANTI DEL MARCHIO, UNILIBERISMO E QUANT'ALTRA...

RENZUSCONIANO Trani, Calciopoli, P3, Palamara, Franco...

Ferri: tanti scandali, ma resta giudice. Csm e Pg immobili

Venerdì prossimo l'Anm potrebbe, per l'ennesima volta, non decidere sulle sanzioni al magistrato politico...



Giarelli, Mascali e Proietti A PAG. 2-3

Un geco ai Ferri

Marco Travaglio

Ma che deve ancora fare Cosimo Maria Ferri per essere cacciato dalla magistratura? Nato nel 1971 a Pontremoli...

LOMBARDIA 700MILA EURO IN 3 ANNI, MA I CONTI NON TORNANO

Altri soldi ai privati PER L' "ARMONIA DEI BILANCI"



FONTANA, ALTRI GUAI L'ORAC: "FINANZIAMENTI NON RICOSTRUIBILI" I CAMICI DEL COGNATO: 25 MILA MAI ARRIVATI

Sparaniari A PAG. 6

FOCOLAI VENETO, ROMAGNA E TOSCANA Covid di ritorno: affollamenti di braccianti e voli dall'estero

Frosina A PAG. 7

IL NOSTRO REPORTAGE

Srebrenica torna a sperare 25 anni dopo il genocidio



Tacconi A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro La destra sfigata a pag. 10
Colombo Lo schiaffo egiziano a pag. 11
Lerner "Menefreco" Cruciani a pag. 7
Corrias Le 3 Repubbliche di CdB a pag. 19
Mercalli Mar Glaciale, 34 gradi a pag. 11
Luttazzi Un'aquila, Gasparri e... a pag. 18

ASIA ARGENTO

"Le pallonate con Moretti e tante bugie"

Ferrucci A PAG. 20-21

La cattiveria

In Mongolia due persone si ammalano di peste nera. E il trailer del 2021

WWW.SPINOZA.IT



Così il Mister Wolf della Luni-giana continua a trafficare. E a farsi beccare. Nel 2010, indagando sulla P3...





il Giornale



DOMENICA 5 LUGLIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 159 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it



TRICOLORE La piazza del centrodestra unito a Roma

INTERVISTA A BERLUSCONI

«Cambiare il governo si può»

Il Cavaliere: «Maggioranza inadeguata, agli alleati dico: se non ci fanno votare abbiamo il dovere di provarci. I pm contro di me? La verità viene a galla»

Centrodestra unito in piazza: «Questa squadra sfratterà Conte»

di Alessandro Sallusti

Presidente Berlusconi, il centrodestra è tornato in piazza unito dopo un mese dalla manifestazione simbolica del 2 giugno. È andata come pensava?

«Mi è sembrata una bella manifestazione, organizzata tra l'altro, come mi ero raccomandato, nel pieno rispetto delle norme sanitarie per evitare contagi. Ho visto una piazza che non si è limitata a fornire una rappresentazione plastica del dissenso del centrodestra e dunque di milioni di italiani nei confronti di questo governo, ma dalla quale sono emerse proposte e, soprattutto, un punto di vista comune. Forza Italia, Lega e Fratelli d'Italia sono partiti diversi, ma stretti in un'alleanza molto solida basata su valori condivisi e un grande - e moderno - progetto di governo. A Matteo Salvini e Giorgia Meloni mi lega un rapporto di amicizia e di affetto e li ringrazio per avere manifestato ancora una volta nei loro interventi dal palco la loro vicinanza per la drammatica persecuzione di cui sono stato vittima e il loro sdegno per quanto accaduto».

Quel titolo sulla Repubblica dell'altro giorno «Berlusconi: siamo pronti a dare i nostri voti a un nuovo governo» ha irritato i suoi alleati di centrodestra. Tutto chiarito?

«Spesso i titolisti dei giornali ricorrono a semplificazioni che possono creare degli equivoci. Non direi però che vi siano stati malintesi con gli alleati: anche loro hanno letto le mie dichiarazioni e mi hanno dato atto che erano profondamente diverse dal titolo di Repubblica. Il centrodestra, l'ho ripetuto spesso negli ultimi mesi, è una coalizione la cui ricchezza sta proprio nella diversità: rispetto ai nostri alleati, noi parliamo un linguaggio diverso perché abbiamo una cultura politica diversa. Noi siamo liberali, cristiani, europeisti, garantisti, siamo l'unica forza politica in Italia a far propri e ad esprimere compiutamente i valori dell'Occidente, siamo i soli rappresentanti della grande famiglia della democrazia e della libertà in Europa, i Popolari europei, la più grande forza politica d'Europa, che si colloca al centro in alternativa alla sinistra. Per questo siamo parte essenziale di un centrodestra moderno, vincente, credibile nel mondo, in grado di governare. Ogni tentativo di dividerci è destinato a fallire, perché - al di là delle differenze sensibili - ci uniscono lealtà reciproca e un comune valido progetto per l'Italia».

Però è innegabile che dietro le quinte (...)

segue alle pagine 2-3
De Feo e Scafi alle pagine 4-5



CENTRALE Il presidente Silvio Berlusconi fra politica e giustizia

LE PAROLE D'ORDINE

«Sudore» e «libertà»
Perché i moderati
ripartono da qui

di Francesco M. Del Vigo

a pagina 5

«UN GIUDICE» RISUONA IN PIAZZA

I versi di De André
contro le vendette
truccate da verdetti

di Paolo Giordano

a pagina 5

COVID, SALGONO I POSITIVI. REGIONI PREOCCUPATE

Rischio focolai dall'estero Italia indifesa, nuove norme

Francesca Angeli

■ Casi di importazione e cluster familiari. Sono i due fronti sui quali oggi si deve fronteggiare il rischio che l'epidemia di Covid 19 rialzi la testa. Regioni preoccupate: l'obiettivo era quello di arrivare a zero casi in estate.

alle pagine 12-13

AUTOSTRADE NEL CAOS

Se Milano-Recco
diventa l'inferno

di Roberto Perrone

con Malpica a pagina 10

L'articolo della domenica

Impariamo dai maestri
del miracolo economico

di Francesco Alberoni

L' sviluppo economico italiano degli anni '50 e '60 è avvenuto dal basso. Non l'hanno fatto le multinazionali, ma le nostre industrie tradizionali come la Olivetti, la Barilla, Marzotto, Zegna, Ratti, ma soprattutto i nuovi imprenditori, come Borghi, come Merloni, che hanno creato tutta l'industria elettrodomestica o nel campo alimentare, come Ferrero. E poi migliaia di imprese capillari con una specie di mobilitazione (...)

segue a pagina 15

APPELLO AL PARLAMENTO

Stavolta non è populismo
Cari politici, meno ferie

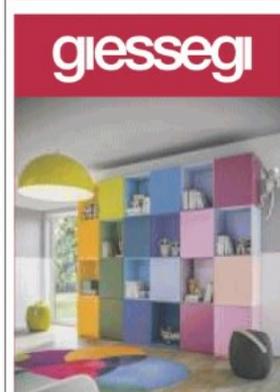
di Giacomo Susca

M a come si fa quest'estate a tirare giù la saracinesca della politica? A spegnere il pc, chiudere l'ufficio e scapparsene al mare? Con tutti i dossier aperti ancora lì sul tavolo in cerca di una soluzione, poi. C'è il Dl Semplificazioni che si complica ogni giorno che passa; c'è il decreto Rilancio, o meglio «Rinvio», che ha assunto un significato vagamente calcistico, nel senso di palla gettata dall'altra parte del campo per prendere tempo; il nodo delle (...)

segue a pagina 8

CONTRO CULTURA

Fenomenologia
(tutta italiana)
di Brigitte Bardot
di Stenio Solinas
con Beatrice alle pagine 23-25



IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIRE IN ABONNAMENTO: CA. 30000 LIRE IN 12 SPEDIZIONE IN A.B. (ART. 1 C.15) PER IL 2020



IL GIORNO

DOMENICA 5 luglio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Brescia, atleta compagna di Velo, braccio destro del ct azzurro

Allenamento tragico

La ciclista Agosti travolta da un camion

Prandelli a pagina 16



Avvistato da Livigno a Grosio

Valtellina: c'è un orso "a spasso"

D'Eri a pagina 18



Guerra agli untori, torna la galera

Verso un giro di vite dopo il caso Vicenza. Il governo potrebbe contestare il reato anche a chi viola la quarantena fiduciaria. Linea dura di Veneto e Toscana per circoscrivere i nuovi episodi. Ma i virologi rassicurano: piccoli focolai di importazione

Servizio a p. 3

La guerra alla burocrazia

I gravi ritardi di una politica ingessata

Sandro Neri

Anche ieri, in piazza Duomo a Milano, era di scena una protesta. Questa volta a puntare i piedi erano gli infermieri. Dimenticati, insieme a ostetriche e tecnici di laboratorio, nonostante il ruolo cruciale svolto nella gestione dell'emergenza sanitaria. Nel mirino dei manifestanti, il premier Giuseppe Conte accusato di aver ignorato le loro richieste economiche, comprese quelle sugli indennizzi per chi si è ammalato di Covid lavorando negli ospedali. Gli infermieri, purtroppo, sono in buona compagnia. Sul piede di guerra ci sono infatti altre categorie produttive pronte a scendere in piazza perché temono fortemente di dover chiudere le loro attività.

Continua a pagina 25

STRAZIO DELLA MAMMA AI FUNERALI DEI GEMELLI UCCISI DAL MARITO

L'ULTIMO MESSAGGIO: «SARETE SEMPRE CON ME, ANDRÀ TUTTO BENE»



La madre di Elena e Diego, Daniela Fumagalli, 45 anni, piange sulle bare dei figli strozzati dal padre

LETTERA AI MIEI BIMBI

Calderola alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Milano

Infermieri in piazza: «Vogliamo rispetto»

Lazzari nelle Cronache

Milano, lo scandalo tangenti

Il salario di Bellini: 11mila euro al mese più "gli extra"

Mingoia nelle Cronache

Il giallo di Crema

Prof morto Si cerca sangue nella sua casa

Ruggeri a pagina 19



Serie A, la Juve allunga. Oggi Inter-Bologna

È super Milan con Ibra

La Lazio s'inchina (0-3)

Servizi nel QS



Mario Tessuto, una canzone che ha fatto storia

«Vi svelo chi era Lisa dagli occhi blu»

Cutò alle pagine 12 e 13

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



CREATINA
ARGININA
VITAMINE
BETA ALANINA
SALI MINERALI

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

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

A. MENARINI



Alias Domenica

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



Culture

MOSTRE Il museo Marini accoglie un capodoglio e uno squalo della Specola, tra arte e natura Arianna Di Genova pagina 10



Intervista

SUAD AMIRY La scrittrice palestinese narra l'amore al tempo della Nakba e parla delle vicende politiche attuali Michele Giorgio pagina 12

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE - EURO 2,00

DOMENICA 5 LUGLIO 2020 - ANNO L - N° 160

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Donald Trump durante il suo discorso-comizio del 4 luglio sul Monte Rushmore foto Ap



Trump va alla "guerra culturale" nel Giorno dell'Indipendenza, celebrando gli «eroi» che l'altra America non vuole più neanche in forma di statue per ricompattare il suo elettorato. Dal Monte Rushmore l'ultimo affronto è alla storia dei nativi Sioux a pagina 9

Lingua biforcuta

America down Donald Trump alla battaglia della memoria

FABRIZIO TONELLO

«Questo monumento non sarà mai sconosciuto, questi eroi non saranno mai sfigurati» ha tuonato Donald Trump nella telegenica cornice del monte Rushmore in South Dakota a beneficio dei suoi sostenitori, tutti rigorosamente bianchi e senza mascherine, anch'esse diventate un simbolo della guerra culturale in corso attorno al peccato originale degli Stati Uniti: la schiavitù.

Trump non ha parlato del Coronavirus, che ha ucciso finora più di 132.000 americani e sembra contagiare ogni giorno altre migliaia di cittadini, ma la folla non sembrava preoccuparsi. Le quattro immense facce realizzate dallo scultore Gutzon Borglum sulla montagna rappresentano George Washington, Thomas Jefferson, Abraham Lincoln e Theodore Roosevelt e naturalmente Trump sa benissimo che fino ad oggi nessuno ha proposto di cancellare la memoria di questi quattro presidenti dalla storia americana, benché i primi due fossero proprietari di schiavi (senza stati d'animo Washington, con molte contraddizioni Jefferson). Il meeting di Donald Trump offre però l'occasione di riflettere su cosa accadde dopo la guerra di Secessione e su come il Sud perse la guerra ma vinse non solo la pace (le élite razziste tornarono al potere per cent'anni dopo la resa di Robert Lee) ma anche la battaglia della memoria.

— segue a pagina 9 —

DOPO LA RIAPERTURA DEI VOLI, NUOVI CASI IN AUMENTO. IN CATALOGNA TORNA IL LOCKDOWN

Cresce il contagio, ma viene dall'estero

Ieri sono stati rilevati 235 nuovi casi positivi al coronavirus, 12 in più del giorno prima. Il contagio dunque accelera per il quinto giorno consecutivo, pur rimanendo su numeri limitati. 21 le vittime delle ultime 24 ore, che raggiungono il numero totale di 34854.

Quasi la metà dei casi di ieri (95) sono registrati in Lombardia, ma ben 51 in Emilia-Romagna. Secondo il rapporto di sorveglianza è questa la regione in cui il virus cresce più rapidamente a causa di due focolai. Ma anche il Lazio, con 31 nuovi casi e un indice di trasmissione superiore a 1, è vigilato da vicino. Per ora gli esperti non sono preoccupati perché la ripresa del contagio è dovuto soprattutto alla riapertura dei voli. E in Catalogna, più di 200 mila persone sono tornate a una fase di elevate restrizioni nella provincia di Lleida.

BARONE E CAPOCCIA PAGINA 2

L'IMMUNOLOGO LORENZO MORETTA

«Vaccino? Ancora tanto da studiare»

«Anticorpi o risposta innata? C'è ancora molto da studiare, è presto per un vaccino». Intervista all'immunologo Lorenzo Moretta, uno degli scien-

ziati italiani più noti al mondo per le sue scoperte sui meccanismi del sistema immunitario e le immunoterapie contro i tumori. CAPOCCIA PAGINA 3

Advertisement for 'il manifesto' magazine, featuring a map of Sicily and Sardinia and the text 'Chiedilo in edicola'.

OCEAN VIKING

«Rispettare i trattati internazionali»



Il presidente di Son Méditerranée Alessandro Porro, a bordo della Ocean Viking in attesa che qualcuno risponda alle richieste di porto sicuro avanzate, spiega che sulla nave «la situazione è tesa, è difficile mantenere la calma». Possibile l'ok allo sbarco domani. LANIA A PAGINA 6

UIL

Arriva Bombardieri e avverte il governo

La staffetta era annunciata ma il fatto che sia stata officiata dal premier ha reso tutto molto più interessante. Alla presenza di Conte, Pierpaolo Bombardieri è stato eletto all'unanimità nuovo segretario generale della UIL. Il 56enne Bombardieri ha fatto un discorso programmatico non banale avvertendo Confindustria e il governo («siamo pronti a tornare nelle piazze che abbiamo già riempito») e indicando la priorità del suo mandato: «È ora di rinnovare i contratti privati e pubblici» e «di cominciare a discutere della riduzione dell'orario di lavoro a parità di trattamento economico». FRANCHI A PAGINA 4

HONG KONG

Legge sicurezza, in fuga gli attivisti



I primi effetti della legge sulla sicurezza nazionale votata dalla Cina, cominciano a farsi sentire sull'ex colonia: in arrivo l'uomo fidato di Xi Jinping a sovrintendere l'applicazione della legge, mentre gli attivisti abbandonano la città SIMONE PIERANNI A PAGINA 8

all'interno

Governo Conte sotto tiro, ma l'avvocato può fare tris

ANDREA COLOMBO PAGINA 5

Regionali In Campania il Pd teme la gara con De Luca

ADRIANA POLLICE PAGINA 5

Croazia al voto Sfida aperta tra sinistra e conservatori

ALESSANDRA BRIGANTI PAGINA 8





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COVID-19 N° 184 ITALIA

Fondato nel 1892



Domenica 5 Luglio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A REDAZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 130

Reggia, la scoperta De Seta: la sagoma nella roccia un segnale segreto del Vanvitelli
Generoso Picone a pag. 13



Il concerto tra i templi Muti a Paestum «La musica Eroica messaggera di pace»
Donatella Longobardi a pag. 12



La nomina Osanna a capo dei musei italiani «Modello Pompei da replicare»
Maria Pirro a pag. 13



Virus e restrizioni SE L'EUROPA È L'ULTIMA TRINCEA DEI DIRITTI

Romano Prodi

Quando e come usciremo definitivamente dalla pandemia in corso nessuno lo può dire con precisione, anche perché in alcune zone sembra ritirarsi, mentre in altre si espande in modo sempre più vigoroso. L'unica cosa certa è che interessa ormai la totalità del pianeta.

La battaglia contro il Covid-19 condiziona quindi la politica di tutti i Paesi. Tuttavia le misure economiche adottate per uscire dalla crisi, pur presentando modalità d'azione diverse da Stato a Stato, vanno nella stessa direzione. Le strategie sul come gestire i diritti e gli obblighi delle persone durante la pandemia sono invece state e sono ancora estremamente differenti. Nel campo economico, infatti, anche se non vi è stato alcun accordo, gli Stati Uniti, la Cina e l'Europa hanno preso la stessa decisione di allargare le maglie del credito e intensificare gli aiuti e i sussidi ai cittadini e alle imprese, così da evitare il collasso del sistema economico. Da questo punto di vista si può quindi convenire che la pandemia, pur avendone mutato molti aspetti, non ha radicalmente spezzato una certa uniformità di comportamenti ormai consolidati. Una qualche forma di globalizzazione economica, anche se dovrà essere sottoposta a profonde correzioni, continuerà quindi a giocare un ruolo rilevante anche in futuro. Di fronte a questa almeno parziale convergenza nel campo economico, dobbiamo invece prendere atto della assoluta permanenza di una profonda diversità in un altro campo.

Continua a pag. 35

«Covid, patto tra Regioni del Sud»

►La proposta del governatore della Sicilia Musumeci: «Risorse, Mezzogiorno finora penalizzato Ora un'intesa bipartisan tra noi governatori per fare fronte comune su un piano di investimenti»

Gigi Di Fiore

«Nello stanziamento delle risorse post Covid, fino ad oggi, il Sud è stato fortemente penalizzato. Per questo occorre un patto che crei vantaggio comune». È l'analisi di Nello Musumeci, da tre anni presidente della Regione Sicilia, che in una intervista all'«Mattino» chiama all'appello i suoi colleghi meridionali. «Serve» dice «un'intesa bipartisan per fare fronte comune su un piano di investimenti».

A pag. 9

Il progetto di riforma fiscale

Taglio del cuneo per sempre e giù l'aliquota Irpef del 38%

Parte il tavolo fiscale voluto dal premier Giuseppe Conte. Il piano di riforma comincerà dagli interventi su lavoro dipendente e redditi medi: dunque, taglio del cuneo strutturale e discesa dell'aliquota Irpef del 38%. Via le detrazioni per i figli, che finiscono nell'assegno unico con clausola pro-famiglie. E si parte anche con le semplificazioni. Per i dipendenti pubblici, previsto lo smart working fino a dicembre del 50% delle unità.

Amoruso, Cifoni e Gentili alle pag. 2 e 3

Prove di partito

Prelati, grillini e Cinema America la rete del premier

Massimo Adinolfi

Per chi suona la campana di Conte? Per grillini per i quali l'aria, in Mess, s'è fatta viziata, o che più banalmente hanno problemi con il doppio mandato. Continua a pag. 4

La manifestazione

Il centrodestra «Vogliamo il voto» Ma c'è la mina Mes

Il centrodestra unito in piazza, a Roma, nel chiedere al governo «inadeguato» di andare a casa e nell'invocare al più presto le elezioni. E per un giorno non si parla di Mes. Canettieri e Pucci alle pag. 6 e 7

Intervista a Mertens «Resto perché qui si può vincere lo scudetto»



Dries Mertens ha da poco rinnovato il suo contratto con il Napoli: è ormai nel cuore dei tifosi azzurri

«Io, Napoli e le montagne russe con DeLa»

Pino Taormina a pag. 16. Il commento di Francesco De Luca a pag. 34

Risalgono i contagi Viaggi dall'estero stretta sui controlli

Zaia denuncia l'untore. Tensione con il governo Frontiere e quarantena, allo studio il giro di vite

Tra paura del ritorno del contagio, con vari focolai nel Paese, e il rischio del sovrapporsi di decisioni discordanti tra Governo centrale e Regioni. I contagi stanno risalendo in Italia e questo è un dato da tenere sotto controllo. Allo studio, nel governo, il giro di vite sui controlli, soprattutto dall'estero. Preoccupa la situazione del Veneto, con il governatore Zaia che ha denunciato l'untore e parla di Tso. Allo studio misure governative più stringenti. Allegri, Evangelisti e Mautone alle pag. 10 e 11

Il 4 di luglio

Usa, record infettati e Trump attacca i fascisti di sinistra

Flavio Pomperti

Nessuna tregua, negli Usa, per la festa del 4 luglio, nessun tentativo di riappacificare una nazione divisa dalla tensione razziale. Continua a pag. 35

GENEROSO ZIGARELLA
LA SCUOLA È FALLITA URGE RIFONNDARLA
Solo una radicale e completa trasformazione dell'attuale scuola secondaria superiore...
PER GENITORI DOCENTI STUDENTI DIRIGENTI

Via alla candidatura per la protezione Unesco «Il nostro San Gennaro è il patrono dell'umanità»

Paolo Barbuto

Nella solennità del Duomo di Napoli ha preso il via la corsa alla candidatura a patrimonio immateriale Unesco del culto di San Gennaro. A fare gli onori di casa e a benedire l'iniziativa il cardinale Sepe. Sale sull'altare per un saluto ravvicinato al santo, poi torna al tavolo dei relatori e, quando viene il suo momento di parlare non resiste: «Già me li vedo in tanti a dire "ecco, adesso Napoli vuole anche San Gennaro».

protezione dall'Unesco". E allora sapete che dico, che è giusto, che ce lo meritiamo che Napoli se lo merita». La candidatura per adesso è stata solo annunciata, ha ricevuto la benedizione e l'appoggio di tante istituzioni e associazioni, ma come andrà avanti è soprattutto, quanto tempo occorrerà perché il culto di San Gennaro possa essere ufficialmente inserito tra i beni immateriali tutelati dall'Unesco? Si partirà da un dossier sul Santo. In Cronaca

Kadoo
via Leonardo Da Vinci 10, Grumo Nevano (NA) - 0818333076
info@kadooauto.it - www.kadooauto.it



Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 142 - N° 184 ITALIA

NAZIONALE



Domenica 5 Luglio 2020 • S. Antonio Maria Zaccaria

IL GIORNALE DEL MATTINO

menta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'anniversario Masaniello, il rivoluzionario schiacciato tra popolo e potere
Nordio a pag. 19



La griglia Ferrari, qualifiche flop in Austria: Leclerc 7, Vettel 11
La pole a Bottas
Russo nello Sport



Crisi Roma Tregua tra Pallotta e Fonseca, stasera spargio al S. Paolo Ritorna Zaniolo
Angeloni e Trani nello Sport



GOAL!
ilmessaggero.it/sport

Libertà e salute Perché l'Europa ha fatto meglio di Cina e Usa contro il Covid

Romano Prodi

Quando e come usciremo definitivamente dalla pandemia in corso nessuno lo può dire con precisione, anche perché in alcune zone sembra ritirarsi, mentre in altre si espande in modo sempre più vigoroso. L'unica cosa certa è che interessa ormai la totalità del pianeta.

La battaglia contro il Covid-19 condiziona quindi la politica di tutti i Paesi. Tuttavia le misure economiche adottate per uscire dalla crisi, pur presentando modalità d'azione diverse da Stato a Stato, vanno nella stessa direzione. Le strategie sul come gestire i diritti e gli obblighi delle persone durante la pandemia sono invece state e sono ancora estremamente differenti.

Nel campo economico, infatti, anche se non vi è stato alcun accordo, gli Stati Uniti, la Cina e l'Europa hanno preso la stessa decisione di allargare le maglie del credito e intensificare gli aiuti e i sussidi ai cittadini e alle imprese, così da evitare il collasso del sistema economico.

Da questo punto di vista si può quindi convenire che la pandemia, pur avendone mutato molti aspetti, non ha radicalmente spezzato una certa uniformità di comportamenti ormai consolidati. Una qualche forma di globalizzazione economica, anche se dovrà essere sottoposta a profonde correzioni, continuerà quindi a giocare un ruolo rilevante anche in futuro.

Continua a pag. 25

Stretta sugli arrivi dall'estero

►Virus, il governo alle Regioni: troppe ordinanze, fate confusione. E studia i ricoveri obbligatori
Zaia denuncia "luntore". Nel Lazio triplicati i positivi. Focolaio familiare alle porte della Capitale

ROMA Ricovero obbligatorio se hai i sintomi di Covid-19, più controlli sul rispetto delle quarantene; verifiche meticolose di chi arriva in Italia da Paesi extra Ue, con l'ipotesi di tamponi ai passeggeri dopo l'atterraggio. Il ministro della Salute, Roberto Speranza, lavora a una stretta. Il Governo alle Regioni: troppe ordinanze, fate confusione. Zaia denuncia l'untore di Vicenza. Nel Lazio triplicati i positivi per i casi d'importazione. Focolaio familiare alle porte di Roma.

Allegri, Troili e Zanzan alle pag. 2, 3 e 4

Caso auto-isolamento

D'Amato: «Più controlli su chi entra a Roma dalle zone critiche»

Mauro Evangelisti

«Affittare hotel vicino all'aeroporto di Fiumicino e far trascorrere la quarantena a chi entra in Italia». Lo dice l'assessore regionale D'Amato. A pag. 5

Tutti seduti e stavolta distanziati alla manifestazione romana



Centrodestra unito in piazza: elezioni Un patto per evitare scontri su Mes

Simone Canettieri

Quattromila sedie distanziate, ma che saranno occupate solo per metà. E poi bandiere tricolori. Il centrodestra torna all'aria aperta, nell'impegnativa piazza del Popolo nella prima kermesse politica dell'era

Covid. Patto dei leader di Lega, Fdi e FI per evitare scontri su Mes: «Vogliamo le elezioni subito, il governo Conte non è adeguato». Ma emergono anche dei dubbi sulla possibile spallata in Senato. E Salvini sulle alleanze: «Mi fido di Berlusconi». A pag. 8
Pucci alle pag. 8 e 9

Troppe assenze, Inzaghi&C. crollano: 0-3. Buffon, record di presenze in A



Il Milan spegne il sogno Lazio: Juve a +7

Luis Alberto si dispera per il tonfo inatteso all'Olimpico (foto) Abbate, Bernardini e Riggio nello Sport

Tavolo fiscale al via giù tasse sul lavoro e l'aliquota del 38%

►Conte: «Non siamo fermi». Risposta Confindustria: «Nega la realtà». Pa, smart working al 50% nel 2020

ROMA Al via il tavolo fiscale voluto da Conte: «Non siamo fermi». Confindustria: «Nega la realtà». Il piano di riforma partirà da lavoro dipendente e redditi medi: taglio del cuneo strutturale e giù l'aliquota Irpef del 38%. Via le detrazioni per i figli, che finiscono nell'assegno unico. Dipendenti pubblici, il 50% in smart working fino a dicembre. Amoroso, Cifoni e Orsini alle pag. 6, 7 e 10

Intervista a Delrio

«Il premier ci porti fuori dalla crisi»

Alberto Gentili

«Ora il premier ci porti fuori dalla crisi». Graziano Delrio, capogruppo dem alla Camera, chiede uno scatto. A pag. 7

Al Monte Rushmore

Trump, un 4 luglio contro «la cultura della cancellazione»

Flavio Pompitti

Nessuna tregua per la festa del 4 luglio, nessun tentativo di riappacificare una nazione divisa dalla tensione razziale. Donald Trump ha celebrato con un discorso da barriera, farraginoso di denunce: dalla «cultura della cancellazione della storia» fino all'estremismo della sinistra fascista». A pag. 13

* € 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

SUSTENIUM PLUS

CREATINA, VITAMINE, BETA-ALANINA, CALCIUM BICARBONATO

LA SPINTA CHE TI SERVE PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. ANCHE D'ESTATE.

LA INTEGRATORE ENERGIIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

* DATI: 04/07/2020

CAPRICORNO BASTA RIMPIANTI

Buona domenica Capricorno! Dimmi che non è un gioco d'estate per te, dimmi che rimpiangi la lunghe serate con me... Quando e dove è nato quell'amore estivo che non si può dimenticare, in quale mare? In Versilia, negli anni di Mina, quando cantava la colonna sonora dei nostri amori? Luna piena nel segno risveglio ricordi, forse rimpianti, ma è pronta a comporre una nuova canzone dell'estate 2020. Auguri.

© PRODUZIONE REDIARATA
L'oroscopo all'interno

il Resto del Carlino

DOMENICA 5 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Alba tragica a Riccione

Annega a 17 anni
L'amica sotto choc:
«Volevo salvarla»

Nanni a pagina 17



Guerra agli untori, torna la galera

Verso un giro di vite dopo il caso Vicenza. Il governo potrebbe contestare il reato anche a chi viola la quarantena fiduciaria. Linea dura di Veneto e Toscana per circoscrivere i nuovi episodi. Ma i virologi rassicurano: piccoli focolai di importazione Servizio a p. 3

I funerali dei gemellini

Voglio trovare un senso a due bare bianche

Michele Brambilla

Ci sono alcune parole, fra le tante udite ieri ai funerali dei gemellini di Gessate, che colpiscono al cuore. Le prime sono quelle che ha scritto la mamma, questa povera mamma martoriata come peggio non si potrebbe. «Andrà tutto bene», ha scritto ai suoi bambini in una lettera che ha fatto leggere da un'amica. Le altre parole sono il titolo della canzone di Vasco Rossi che è stata fatta sentire e risentire al campo sportivo trasformato in chiesa: «Un senso». Queste parole, «andrà tutto bene» e «un senso», sono indissolubilmente legate fra di loro. Perché «andrà tutto bene» solo se c'è «un senso».

Continua a pagina 8

STRAZIO DELLA MAMMA AI FUNERALI DEI GEMELLI UCCISI DAL MARITO
L'ULTIMO MESSAGGIO: «SARETE SEMPRE CON ME, ANDRÀ TUTTO BENE.»



La madre di Elena e Diego, Daniela Fumagalli, 45 anni, piange sulle bare dei figli strozzati dal padre

LETTERA AI MIEI BIMBI

Calderola alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Bologna, decisione storica

Il giudice:
«La manutenzione dei portici spetta al Comune»

N. Bianchi in Cronaca

Bologna, detenuto in Egitto

Lettera di Zaki:
«Tornerò presto alla normalità»

Servizio in Cronaca

Serie A, il Bologna a San Siro

Contro l'Inter
Sinisa vuole la partita perfetta

Servizi nel QS



Lettera aperta su QN

Appello degli artisti
«Ridateci il pubblico»

Servizio a pagina 5



Mario Tessuto, una canzone che ha fatto storia

«Vi svelo chi era
Lisa dagli occhi blu»

Cutò alle pagine 12 e 13

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



CREATINA
ARGININA
VITAMINE
BETA ALANINA
SALI MINERALI

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

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

A. MENARINI

MILFA
LA RISTORAZIONE
È SERVITA
TEL. 010.80.80.88

DOMENICA 5 LUGLIO 2020

IL SECOLO XIX

MILFA
LA RISTORAZIONE
È SERVITA
TEL. 010.80.80.88

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 159, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

STIAMO FRESCI

CONDIZIONATORI

La guida completa agli incentivi fiscali, dalla sconto del 50% al superbonus



Domani l'inserto di 8 pagine gratis con

IL SECOLO XIX

PARLA LA GENOVESE DI "BREAK THE SILENCE"
«Basta con le molestie verbali. Così romperemo il silenzio»

FORLED / PAGINA 13



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 14
Commenti	Pagina 16
Economia-Marketing	Pagina 17
Genova	Pagina 20
Xte	Pagina 36
Programmi-Tv	Pagina 38
Sport	Pagina 40

LA SOCIETÀ SCRIVE UNA LETTERA AL COMMISSARIO E AL MIT PER SOLLECITARE UNA RISPOSTA. CHE PER ORA NON ARRIVA

Autostrade scrive a Bucci: «Pronti a gestire il ponte»

La ministra De Micheli replica solo sul caso cantieri: «Impossibile rinviarli». Toti: «Allora chiudiamo tutto»

Chi gestirà il ponte che sostituirà il Morandi? La risposta non è banale e i tempi per definirla si stanno assottigliando, sempre non si voglia rischiare di rimandare l'apertura, prevista nei primi d'agosto. A sollecitare la risposta spunta ora una lettera di Autostrade, spedita al commissario Bucci al Mit. Ma la ministra Paola De Micheli risponde solo, con un post su Facebook, sul caso cantieri: «Rimandare i lavori è impossibile. La sicurezza prima di tutto». L'ira di Toti: «Allora chiudiamo tutto».

SCULLI / PAGINE 2 E 3

ROLLI



CI SAREBBE ANCHE L'INAUGURAZIONE DEL PONTE...

PARTENDO ADESSO POSSIAMO ESSERE LÌ IN 3 MESI, SIGNORE

LA PROVOCAZIONE

Mario De Fazio / PAGINA 2

Le imprese protestano: «Rinviamo il via libera alla nuova opera»

È una provocazione, ma potrebbe diventare una clamorosa protesta. L'annuncia il presidente genovese Concommercio, Paolo Odone: «Rinviamo l'inaugurazione del ponte per protestare contro le code».

IL RETROSCENA

PAOLO POSSAMAI / PAGINA 5

Benetton, conti in rosso. Il virus colpisce duro ora si cerca un partner

I maglioni di United colors di Benetton si stanno stingendo da tanto tempo, quasi un decennio. Ma gli effetti del Covid rischiano di far crollare il fatturato e di costringere alla chiusura numerosi negozi.

L'AFFONDO DI BONOMI

Confindustria attacca Conte «Non sta dicendo tutta la verità»

«Nessuno ha l'interesse, il coraggio, la volontà, di dir qual è la realtà, cosa ci aspetta in autunno». La ragione di tutto questo? «Siamo in un Paese dove la realtà non viene raccontata», sostiene il presidente di Confindustria Carlo Bonomi. Che torna a bacchettare il governo per la sua inconcludenza e a chiedere le dimissioni del presidente Inps Pasquale Tridico. Poi si lamenta perché di fronte alle minacce arrivate nei giorni scorsi al presidente di Confindustria Lombardia e al presidente di Bergamo sono mancate quelle «prese di posizione forti, corali, unanimi, da tutta la politica, dal mondo sindacale, ma soprattutto dal governo» che gli imprenditori si aspettavano.

BARONI / PAGINA 6



L'ASFALTO PER IL VIADOTTO HA IL TEMPO CONTATO RISCHIO RITARDI PER LE CODE

L'ARTICOLO / PAGINA 20

IL DECRETO RILANCIO

Patrizia Albanese

Stabilimenti balneari, le concessioni prorogate fino al 2033

Un emendamento al Decreto rilancio dà una risposta da tanto tempo attesa dai titolari di stabilimenti balneari: le concessioni demaniali sono state prorogate fino al 2033.

L'ARTICOLO / PAGINA 10



Nell'estate post Covid la musica live si fa in mare

Il concerto sul mare, a Rapallo, de Il Pagante, ideato per rispettare il distanziamento CABRINA, DONDINI E VENEGONI / PAGINA 30 E 31

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

Il metodo Genova del Pd ligure: qualunque candidato sarà sicuro perdente

Al tempo che ero un bambino nel cuore dell'arretratezza contadina, avevamo un vicino di casa cattivissimo, il Serafino; il Serafino mi dava la caccia alla stagione delle "sue" ciliegie, dirottava nottetempo l'acqua del Canale destinata al nostro orto, sgraffignava fichi e formontone a ceste, era vecchissimo e non si sapeva nemmeno più quanti anni avesse.

SEQUE / PAGINA 16

LAZZARETTI
si Volà
IGIENIZZAZIONE PULITURA TAPPETI DIVANI-TRAPUNTE-PIUMONI MONTAGGIO E SMONTAGGIO TENDE ANCHE A DOMICILIO
Via Granville, 37 - Via Dello Libertà, 46 - C.so Buenos Aires, 65A - Contr. Di Fregene-Ponente-Ponte San Pietro
Tel. 010.541796 - 010.588848

LE IDEE

Le provocazioni cinesi e il silenzio dell'Occidente

BILLEMOTT

Nel giugno 1989 la Cina usò i carri armati e le paltole per imporre il suo ordine ai giovani di piazza Tiananmen a Pechino, uccidendo migliaia di persone. A luglio 2020 l'attuale governo cinese usa mezzi diversi: a Hong Kong, questa settimana ha imposto una nuova, draconiana legge di sicurezza che conferisce alle forze dell'ordine poteri illimitati di arrestare e incarcerare le persone per reati imprecisati.

SEQUE / PAGINA 18

L'ombra del sabotaggio sulle elezioni americane

GIANNIRIOTTA

È il 3 di novembre 2020 e gli Stati si accingono a votare per la Casa Bianca, nella storica sfida tra il presidente uscente Donald Trump e il candidato democratico Joe Biden. I sondaggi favoriscono l'ex vicepresidente di Obama, ma Trump spera che, come nel 2016, anche due milioni di voti in meno gli diano la vittoria, grazie al Collegio elettorale degli Stati.

SEQUE / PAGINA 16

Acquapò
Acqua a domicilio e non solo
A solo €17,50 5 ceste di acqua naturale e gasata San Bernardo in regalo 6 Drop of Drinks assortite
389 4219402
010 4037021
www.acquadomiciliogenova.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tavola con
Sabino Cassese
«NELLA PA
LO SMART WORKING
È PER MOLTI
UNA VACANZA»

di **Paolo Bricco**
a pag. 14



MARSH RISK CONSULTING

RISCHIO CYBER:
conosci l'impatto
sul tuo business?



Catalogna, lockdown per 210mila abitanti — P.7 | Il Centrodestra manifesta: voto in autunno — P.2 | Pubblica amministrazione, lavoro agile fino a dicembre — P.4

domenica

Astronomia
Dimmi,
stellato ciel,
perché
ti vedo male?

di **Patrizia Caraveo** — a pagina 1



lifestyle

Benessere
Relax, fitness
e privacy
con la piscina
sul terrazzo

di **Fabrizia Villa** — a pag. 18



lunedì

Guida rapida
Finanziamenti
fino a 30mila €:
tutte le regole

Bonomi: «Non ci dicono la verità»

La crisi. Il presidente di Confindustria: «Nessuno ha l'interesse e la volontà di dire cosa ci aspetta in autunno»
Conte: il meccanismo della Cig è da revisionare. **Bombardieri** neo segretario Uil: per la riforma usare i fondi Ue

«Siamo in un Paese dove la realtà non viene raccontata. Nessuno ha l'interesse, il coraggio, la volontà di dire qual è la realtà, cosa ci aspetta in autunno». Carlo Bonomi, presidente di Confindustria, ha concluso così i riflettori del forum digitale degli imprenditori under 40. «Decreto semplificazioni, non ne ricordo quanti, riforma del fisco, del diritto societario, degli ammortizzatori sociali. Ma quali sono gli obiettivi? Non basta il nome robotante, bisogna dire qual è l'obiettivo

che vuoi raggiungere e come lo vuoi realizzare» ha incalzato Bonomi, parlando di un elenco di interventi che «non indica le priorità, indica solo l'ampiezza dei problemi aperti che abbiamo come paese». Intanto il premier Conte, al congresso Uil, ha definito «faraginoso» gli ammortizzatori sociali e ha rilanciato la riforma della Cig, da rendere «più efficace ed efficiente». Per il neo leader della Uil, Bombardieri, si può fare usando i fondi europei. — [Servizio alle pagine 2-3](#)

FOCUS

SUPERBONUS
Banche al lavoro
per rilevare
i crediti fiscali

Saverio Fossati — a pag. 13



SPORTELLINO ONLINE
Da martedì
il nuovo forum
con i lettori

www.ilssole24ore.com/forum110

GIOVANI IMPRENDITORI

Di Stefano: Italia a rischio povertà
Non si governa con gli annunci

— Servizio a pagina 3

**Tav, il completamento
fino alla Sicilia vale
60 miliardi di Pil in più**

GRANDI OPERE

Completare il progetto dell'Alta velocità ferroviaria in Italia, cioè unire definitivamente il Nord fino alla Sicilia, significa guadagnare fra i 58 i 60 miliardi di Prodotto Interno lordo. Lo spiega una ricerca dell'Università Federico II di Napoli, che ha stimato gli effetti sull'economia dell'Alta velocità di rete. «Senza incentivi per avviare subito i treni Av si rischia il flop», dice Enio Casaccia.

di **Giorgio Santilli** — a pagina 12

BUROCRAZIA

Valutazione
ambientale,
per un sì
servono fino
a 12 anni

— Servizio a pagina 4

L'INTERVISTA

Ibarrà (Sky):
«Ora la sfida
è nella fibra
ultra veloce»

di **Fabio Tamburini** — a pagina 5



Ceo, Massimo Ibarra, 47 anni, è l'amministratore delegato di Sky Italia dall'ottobre 2019

ENERGIE RINNOVABILI



Modello tedesco. La Germania ha deciso di investire 9 miliardi nelle nuove tecnologie di utilizzo dell'idrogeno.

Idrogeno, occasione da non perdere

Come spesso accade nella vita la ricetta è molto semplice: alzare lo sguardo, valutare chi sta facendo le scelte migliori, muoversi con rapidità evitando di perdere l'ennesimo treno. Nel caso specifico i servizi pubblicati alle pagine 8 e 9 confermano che ci sono le condizioni per lanciare almeno uno dei grandi progetti di sviluppo economico utili ad una svolta del Paese: gli investimenti che hanno come cardine l'industria dell'idrogeno, una delle fonti di energia più importanti, che rispetto a gas e petrolio ha il doppio vantaggio di essere totalmente rinnovabile quando prodotta dal sole o dal vento e di essere utilizzabile senza emissioni inquinanti né CO2 in settori chiave industriali e dei trasporti.

F. Fa. — [Continua a pagina 9](#)

EUROZONA

**EFFETTO KEYNES
SUL PATTO
DI STABILITÀ**

di **Sergio Fabbri**

Nonostante l'impatto devastante generato dalla pandemia, non mancano coloro che pensano che, una volta passata la montagna, tutto ritornerà come prima. Il vicepresidente della Commissione europea, Valdis Dombrovskis, ha ricordato pochi giorni fa che il Patto di Stabilità e Crescita (PSC) «è stato solennemente sospeso» e che in autunno si valuterà «come farlo ripartire». Un'opinione poco realistica, se è vero che la pandemia sta determinando ovunque un aumento verticale del debito pubblico (nel 2020, 2021 in media del Pil europeo), debito che richiederà anni per essere riassorbito. Ma anche poco perspicace, se è vero che la pandemia sta cambiando, attraverso la creazione di una capacità fiscale europea, un cambiamento del paradigma fiscale per il rilancio post-pandemico delle economie nazionali. La realtà obbliga al cambiamento, il modello con cui interpretarlo rimane, talora, quello vecchio. Vediamo meglio.

Il vecchio modello (ispiratore del PSC) aveva costituito la risposta ai problemi sollevati dal compromesso politico istituzionalizzato nel Trattato di Maastricht del 1992. In quel compromesso, la Germania ottenne la centralizzazione della politica monetaria e la Francia la decentralizzazione della politica fiscale. In una sola moneta, 19 (oggi) politiche fiscali. Tuttavia, per evitare che le sovranità fiscali nazionali finissero per generare un azionamento morale (un Paese spende più di ciò che potrebbe, trasferendo sugli altri Paesi l'onere di pagarne i debiti), fu deciso di introdurre regole molto rigide per contenere le politiche nazionali di bilancio. Il PSC è l'espressione di quelle regole (il deficit pubblico non può superare il 3% e il debito pubblico il 60% rispetto al Pil nazionale), cui si sono aggiunte ulteriori e complete regole nel corso della crisi finanziaria del decennio scorso.

— [Continua a pagina 14](#)

BANCHE CENTRALI

**IL NUOVO FRONTIERE
DELLE VALUTE DIGITALI**

di **Marcello Minenna**

Nonostante la crisi pandemica, i progetti delle banche centrali sulle valute digitali (Central bank digital currency, Cbdc) non rallentano. La nuova valuta a corso legale potrebbe prendere la forma di un conto di deposito presso la banca centrale ad uso universale che addirittura potrebbe pagare un tasso di interesse, o quella di un token digitale anonimo senza interessi come le attuali crypto valute.

Pochi giorni fa la Banca dei Regolamenti Internazionali (BRI) ha pubblicato il suo ultimo survey sullo stato di avanzamento dei progetti in 66 banche centrali. Rispetto al 2018, il 40% delle banche rispondenti ha avviato esperimenti oltre la fase di studio teorico, mentre il 30% ha in esecuzione progetti pilota. Negli ultimi due anni la probabilità di varo di una Cbdc è aumentata sia nel breve (1-3 anni) che nel medio termine.

— [Continua a pagina 15](#)



CRISTALLO RESORT & SPA
CENTRO DI BENESSERE
LUXURY
HOTEL

**"LE MONTAGNE CHIAMANO
E IO DEVO ANDARE"**

JOHN MUIR

VI ASPETTIAMO DAL 3 LUGLIO 2020
WWW.CRISTALLO.IT

**Intesa-Ubi: così l'Ops
riapre il risiko bancario**

DOMANI AL VIA

Parte domani, a cinque mesi dallo scambio di Intesa Sanpaolo sul 100% di Ubi Banca. Salvo proroghe l'offerta si concluderà il 28 luglio. Intesa Sanpaolo punta al 66,7% del capitale per poter procedere alla fusione in assemblea straordinaria.

Ma ha già fatto sapere che accetterà anche il 50% più un'azione. La parola passa agli azionisti di Ubi, decisive saranno le fondazioni Orsino e Monte di Lombardia. Comunque vada a finire, l'offerta Intesa un processo più ampio di aggregazione che coinvolgerà l'intero sistema bancario, a cominciare da Banco Impe Monte di Paschi.

— [Graziani a pagina 6](#)

LETTERA AL RISPARMIATORE

**Banca Generali, più consulenza
contro la volatilità dei mercati**

di **Vittorio Carlini** — a pag. 17



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 5 luglio 2020
Anno LXXVI - Numero 184 - € 1,20
S. Antonio Maria Zaccaria sacerdote

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 + Ciceriaria 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.ilitempo.it
e-mail: direzione@ilitempo.it

Ingressi contingentati e solo posti a sedere per evitare assembramenti: ma la piazza del centrodestra c'è Meloni, Salvini e Tajani seppelliscono il governo: «Fallimenti a ripetizione, tornare a votare appena possibile»



Libereremo l'Italia

Il Tempo di Osho

Virginia ci ha preso gusto Un'altra app per fare la spia



"Artro che quaa cagata de Immuni"

Magliaro a pagina 14

... Tutti seduti per mantenere le distanze di sicurezza. L'adunata del centrodestra in Piazza del popolo va in scena in formato anomalo. Il messaggio per Giuseppe Conte, però, è ugualmente chiaro: «Governo fallimentare, si torni a votare al più presto».

Amata, Buzzeoli, De Leo e Mazzoni da pagina 2 a 5

Poca impresa, troppa politica Confindustria degli intrighi Bonomi si crede Giuseppe

Bisignani a pagina 6

Tutto pur di restare a Palazzo Chigi

Il piano disperato di Conte per sopravvivere alle regionali

Zappitelli a pagina 9

PASSA IL MILAN 3-0. BIANCONERI A +7

Ci si mette pure la jella
La Lazio spuntata crolla
e la Juventus scappa via

Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 26 e 27

Le imprese alzano la voce

L'unica ricetta per il rilancio è tagliare Iva e tasse sul lavoro

DI CARLO SANGALLI *



È ormai davvero lunga la sequenza delle previsioni che cercano di misurare l'impatto dell'emergenza sanitaria, divenuta emergenza economica e sociale, sulla crescita e sull'occupazione, sugli investimenti e sui consumi. Tra le stime più recenti e più severe vi è, ad esempio, quella del Fondo monetario internazionale, che giunge a prevedere, per l'anno in corso, una contrazione del Pil del nostro Paese del 12,8%. Sul versante dei consumi, poi, l'indicatore (...)

* Presidente Confindustria

segue a pagina 7



TRINCHERO PARQUET
SINCE 1974

TRINCHERO PARQUET
Via Delle Asteracee 3,
Ardea Roma
Tel. 3804712269
Email: trincheroparquet@libero.it
Sito: www.trincheroparquet.it

Solito copione
Venti minuti di acquazzone e Roma va in tilt
Sereni a pagina 15

La beffa
Macché eroi
Premiato soltanto un sanitario su 5
Sbraga a pagina 17

Il diario
di Maurizio Costanzo

È bello quanto accaduto a Cremona, dove sono nati, in un giorno, quindici bambini. Di colpo, queste nascite hanno allontanato le paure del coronavirus e il ricordo dei troppi morti di quelle zone. Quindici bambini: uno slancio verso la vita. Un gridare: "Ce la faremo". Sì, questa parte d'Italia, colpita così pesantemente dal covid, ha dato più di un'occasione per dimostrare intelligenza, sensibilità e civiltà. Il fatto, poi, che a Nembo è tornato a programmare un cinema all'aperto e che La Scala, ai primi di luglio, avrà una prima parte di stagione, mi conferma che la vita continua. Sempre e comunque.

SUSTENIUM

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.

CREATINA
SUSTENIUM PLUS
BETAINE
L-CARNITINA
MAGNESIO
ZINCO
VITAMINE B1, B2, B6, B12
COLECALCIFEROLE
L-ALANINA
L-GLUTAMINA
L-GLUTAMINACIDO
L-GLICINA
L-PROLINA
L-SERINA
L-VALINA
L-LEUCINA
L-ISTEINA
L-TRIPTOFANO
L-FENILALANINA
L-GLICINA
L-GLUTAMINACIDO
L-GLUTAMINA
L-PROLINA
L-SERINA
L-VALINA
L-LEUCINA
L-ISTEINA
L-TRIPTOFANO
L-FENILALANINA

INTEGRATORE ENERGETICO PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*Fonte: dati IGDIA MARZO 2020

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

LA NAZIONE

DOMENICA 5 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Diciotto stranieri positivi

Contagi in tre famiglie e in Toscana è allarme «Isolatevi in albergo»

Ulivelli a pagina 19



Firenze, l'inchiesta

Appalto trasporti Dieci anni di intercettazioni

Brogioni a pagina 18

ristora
INSTANT DRINKS

Guerra agli untori, torna la galera

Verso un giro di vite dopo il caso Vicenza. Il governo pensa di contestare il reato anche a chi viola la quarantena fiduciaria. Linea dura per circoscrivere i nuovi episodi e limitare i rischi. Ma i virologi rassicurano: piccoli focolai di importazione

Servizio
a p. 3

Il paradosso dell'estate

Semplificare è fin troppo complicato

Agnese Pini

Che estate sarebbe senza tormentone? Quello del 2019 fu il Papeete, quello del 2020 si chiama "semplificazione". Ovviamente in chiave anti burocrazia. Così la semplificazione è la nuova panacea dell'epoca post pandemica, l'unguento che dovrà salvarci da ogni male (sanitario ed economico), il grande tema che rianima i corridoi politici dove altrimenti il dibattito si ridurrebbe mortalmente insonnolito alla solita litania sulla durata del Governo, sulla tenuta di Conte e sulla legge elettorale. E allora facciamo anche noi un'opera buona di semplificazione.

Continua a pagina 18

STRAZIO DELLA MAMMA AI FUNERALI DEI GEMELLI UCCISI DAL MARITO L'ULTIMO MESSAGGIO: «SARETE SEMPRE CON ME, ANDRÀ TUTTO BENE.»



La madre di Elena e Diego, Daniela Fumagalli, 45 anni, piange sulle bare dei figli strozzati dal padre

LETTERA AI MIEI BIMBI

Calderola e commento di Brambilla alle pagine 8 e 9

Firenze

Movida molesta in Santo Spirito E l'assessore chiede rinforzi

Conte e Fichera in Cronaca

Firenze

Malore alla guida Terrore sul bus Autista in ospedale

Spiano in Cronaca



Il treno

All'interno il racconto di Marco Vichi



Lettera aperta su QN

Appello degli artisti «Ridateci il pubblico»

Servizio a pagina 5



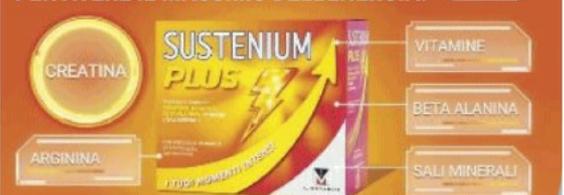
Mario Tessuto, una canzone che ha fatto storia

«Vi svelo chi era Lisa dagli occhi blu»

Cutò alle pagine 12 e 13

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.

A-MENARINI



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

L'Espresso

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 158

Domenica 5 luglio 2020

Oggi con L'Espresso

In Italia € 2,50

Editoriali

I liberal-socialisti e quelle parole gettate nel vento

di Eugenio Scalfari

C'è una quantità crescente di partiti politici in Italia. È un fenomeno che accade anche in altri Paesi ma da noi sembra più esteso che altrove, o almeno è la sensazione di noi italiani. Le personalità politiche trattano i loro partiti come creature da loro messe al mondo. I risultati creano una confusione estremamente ampia: la Lega di Salvini in certe regioni cresce mentre in altre diminuisce. Complessivamente resta come prima ma la dislocazione cambia. Così accade anche per quanto riguarda i Cinquestelle, il partito di Renzi e i Fratelli d'Italia della Meloni. La sinistra è da tempo rappresentata dal Partito democratico la cui consistenza tuttavia continua ad oscillare. Situazioni analoghe si sono verificate anche in altri Paesi europei.

● continua a pagina 25

Il mondo digitale in cerca dei suoi diritti

di Maurizio Molinari

Possono esserci pochi dubbi sul fatto che il Covid 19 ha spinto i cittadini dei Paesi industrializzati ad un maggior uso di Internet, rivoluzionandone i comportamenti online, e tale fenomeno rende urgente aumentare i servizi digitali e proteggere i diritti digitali. Soprattutto per chi è più in ritardo su questo fronte, come l'Italia. Un'indagine recente del "Pew Research Center" di Washington attesta che nei 34 Paesi più industrializzati Internet è stato adoperato durante Covid 19 da una media del 77 per cento degli abitanti a causa della necessità di non poter uscire di casa. Negli Stati Uniti ben il 53 per cento dei cittadini afferma che Internet è stato "essenziale per affrontare la pandemia" e nell'Ue la situazione è simile, fino al punto che il commissario al Mercato Interno, Thierry Breton, ha dovuto ammettere: «L'infrastruttura Internet dell'Unione europea si è trovata sotto forte stress a causa dell'alto uso della banda larga per effetto della quarantena anti-virus».

● continua a pagina 25

Il virus torna a fare paura Crolla l'uso di mascherine

I contagi risalgono per il quinto giorno consecutivo, ma la vendita delle protezioni è calata di quasi il 70%. Oltre 50 focolai, allarme in Toscana dopo il caso Veneto. Zaia: trattamento sanitario obbligatorio per i positivi

Speranza: test nelle scuole e linea dura per chi rifiuta le cure

L'Italia non è fuori dal coronavirus ma molti cittadini appaiono assai poco spaventati e hanno smesso perfino di comprare le mascherine: le vendite in farmacia si sono ridotte di ben due terzi. Focolai si accendono in varie zone del Paese. Il ministro Speranza: test nelle scuole e linea dura per chi rifiuta le cure.

di Bocci, Cuzzocrea, Ferro e Ziniti ● alle pagine 2, 3, 4 e 5

L'attesa del governo

Autostrade, il destino appeso alla Consulta

di Claudio Tito

C'è una data che è destinata a cambiare il dossier Autostrade. Mercoledì 8 luglio la Corte costituzionale deciderà sul ricorso presentato da Autostrade per l'Italia contro il decreto con cui venne istituito il commissario per il nuovo Ponte Morandi e con cui venne esclusa la società concessionaria dalla costruzione.

● a pagina 7

Cartellone

Massimo Osanna "Così cambierò i musei d'Italia"



Massimo Osanna, 57 anni

di Antonio Ferrara ● alle pagine 26 e 27

Tv, il cuore nero di Londra in stile Gomorra



Una scena da "Gangs of London"

di Silvia Fumarola ● a pagina 28

Il Milan vince 3-0

Affonda la Lazio Juve in fuga Buffon da record



Gianluigi Buffon, 42 anni

di Cardone, Crosetti, Currò e Gamba ● alle pagine 30 e 31

Reportage dal Libano in rivolta



▲ In piazza contro la crisi economica A Beirut dure proteste antigovernative per l'elevato costo della vita

Morire di bancarotta a Beirut

di Pietro Del Re ● a pagina 13

Il longform

La vita agra dei professori sempre più precari



● da pagina 37 a pagina 40

Feltrinelli Editore

CARLO CALENDA
I MOSTRI
E COME SCONFIGGERLI

"Il nostro paese è perso in un labirinto popolato da mostri. Li abbiamo creati noi e solo noi possiamo sconfiggerli."

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821; Fax 06/4982393 - Soci: Abb.
Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



Genova Autostrade scrive al governo "Diteci cosa fare con il nuovo ponte"

ROBERTO SCILLI - P. 10

Musei Botticelli come i Ferragnez Su TikTok i capolavori degli Uffizi

EMANUELA MINUCCI - P. 26



Visti da vicino Norman Mailer il letterato con lo spirito del pugile

ANTONIO MONDA - P. 27

ARVAL STORE Torino

LA STAMPA

DOMENICA 5 LUGLIO 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.182 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

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

L'EDITORIALE

UN PAESE DI LOTTA E DI SGOVERNO

MASSIMO GIANNINI

Siamo un Paese in lockdown politico: la maggioranza tira a campare, l'opposizione tira a votare. Siamo un Paese in lockdown economico: quest'anno bruceremo 9 punti di Pil e quasi un milione di occupati. Siamo un Paese in lockdown sociale: per la prima volta dal dopoguerra, le persone scivolano verso classi inferiori a quella d'origine (26,2%) superano quelle salite verso le classi superiori (24,9%). Il costo insopportabile della pandemia lo pagano i più deboli: giovani e donne, inattivi e precari. E la pandemia non finisce. «Non c'è alcuna seconda o terza ondata: siamo dentro un'ondata permanente»: lo sostiene il virologo tedesco Hendrick Streeck (meglio uno scienziato straniero, dopo la discutibile performance di quelli nostrani, ormai ridotti a gladiatori da colossei televisivi). Molti cittadini si mobilitano: non passa giorno senza che nelle piazze degli 8 mila comuni della Penisola si svolgano manifestazioni spontanee o proteste organizzate, per chiedere sostegno ai redditi e soluzione ai problemi. Molti cittadini cercano requie tra le pieghe della dura estate del Covid, intasando autostrade poco attrezzate e occupando spiagge troppo affollate. Ma su tutti già incombe l'autunno del nostro scontento. Ce lo ha spiegato Alessandro Ghisleri: quasi sette italiani su dieci hanno paura per la propria situazione finanziaria. Cosa sperare per settembre?

Oltre all'economia, è bloccata anche la democrazia. Come scrive Marcello Sorgi, la coalizione giallorossa soffre della sindrome di Rumor: temporeggia e galleggia. Conte riscuote ancora fiducia, ma è ormai prigioniero di un format: annuncia e rinvia. In parte dipende dalla sua indole dorotea, come dimostrano la concessione di Aspi o la riduzione dell'Iva.

CONTINUA A PAGINA 23

IL PREMIER CHIAMA I LEADER DEI PARTITI DI MAGGIORANZA PER FARSI CONFERMARE LA FIDUCIA

La rabbia degli industriali "Conte, basta con le bugie"

Parla Bonaccini: "Moderino le parole, ma l'esecutivo acceleri e pensi al Nord"

INTERVISTA AL GOVERNATORE DEL VENETO

Zaia: "Anche Roma ha colpe sul contagio"

ALBERTO MATTIOLI

«Oltre al virus c'è un vulnus legislativo». Chi scappa dalla quarantena o rifiuta il ricovero non paga più, o non abbastanza.

CONTINUA A PAGINA 9

L'ira degli industriali si abbatte sul governo. Il leader Bonomi attacca Conte: «Non dice la verità, ci sono 90 decreti ancora da approvare. Il Parlamento non deve andare in vacanza». La risposta arriva dal governatore dell'Emilia-Romagna, Bonaccini: «Moderino le parole, ma l'esecutivo acceleri e pensi al Nord». Il premier chiama i leader dei partiti della maggioranza per farsi confermare la fiducia. - PP. 2-5

LE DISUGUAGLIANZE TRA GENERAZIONI

SEI PADRI RUBANO L'UVA DEI FIGLI

ELSA FORNERO

«I padri mangiarono l'uva acerba e i denti dei figli sono rimasti allegati», è scritto nella Bibbia.

CONTINUA A PAGINA 23

IL CASO

IL SAGGIO DEL PROFESSORE DI VALE

LE ELEZIONI USA E L'OMBRA DEL SABOTAGGIO

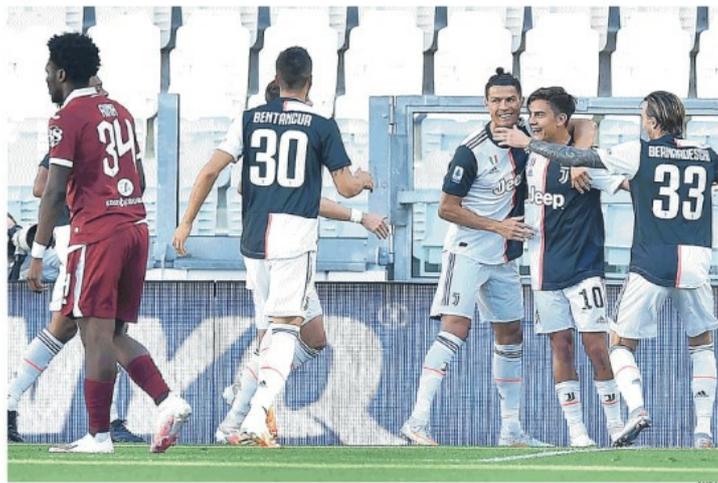
GIANNIRIOTTA

È il 3 di novembre 2020 e gli Stati si accingono a votare per la Casa Bianca, nella storica sfida tra il presidente uscente Donald Trump e il candidato democratico Joe Biden. I sondaggi favoriscono l'ex vicepresidente di Obama, ma Trump spera che, come nel 2016, anche due milioni di voti in meno gli diano la vittoria, grazie al Collegio elettorale degli Stati. D'improvviso la corrente elettrica viene a mancare negli Stati chiave, che 4 anni or sono bocciarono la Clinton. A Detroit, Milwaukee, Philadelphia, le luci si spengono, bus e metro paralizzati, i seggi chiudono.

CONTINUA A PAGINA 23

SERIE A

Dybala-Ronaldo, Toro travolto. Juve, lo scudetto è più vicino



L'abbraccio tra Ronaldo e Dybala dopo il primo gol bianconero

MARILLÀ, BUCCHIERI, GARANZINI, ODDENINO E ZONCA - PP. 30-33

L'ANALISI

HONG KONG E LA REPRESSIONE DI PECHINO

LA CINA SONDA I SUOI LIMITI L'OCCIDENTE TACE

BILLEMOTT

Nel giugno 1989 la Cina usò i carri armati e le palloste per imporre il suo ordine ai giovani di piazza Tiananmen, uccidendo migliaia di persone. A luglio 2020 l'attuale governo cinese usa mezzi diversi: a Hong Kong, questa settimana ha imposto una nuova, draconiana legge di sicurezza che conferisce alle forze dell'ordine poteri illimitati di arrestare e incarcerare le persone per reati imprecisati e ha immediatamente arrestato centinaia di dissidenti: nella provincia occidentale dello Xinjiang, a maggioranza musulmana, negli ultimi tre anni si stima abbia incarcerato un milione di persone senza alcun processo.

CONTINUA A PAGINA 14

LA STORIA

Vi racconto la mia vita con un chip sottopelle

MONICA PEROSINO

Ascoltare Ilgi Evecan e rimanere concentrati su quello che sta dicendo è difficile. Lo sguardo, e l'attenzione, sono fatalmente attratti dalla sua mano sinistra, più precisamente da una piccola porzione di pelle tra il pollice e l'indice. Non si vede nulla, in realtà, neanche una cicatrice. Non si vede nulla, ma qual-



Ilgi Evecan è una manager svedese

cosa c'è: un minuscolo microchip sottocutaneo impiantato due anni fa. «Sono una cyborg!» esclama divertita questa giovane donna svedese, con un curriculum e un'energia fuori dall'ordinario. Lei, che nella vita fa l'Innovation manager per Absolut Vodka ha deciso di essere tra le prime, oltre due anni fa, a sperimentare la nuova applicazione sviluppata e testata in Svezia. - PP. 16-17

www.prosciuttocrudodicuneo.it CRUDO DI CUNEO D.O.P. I.P.A.T. Prosciutto crudo di Cuneo

IMPORTANTE E SERIA ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA Barolo | Brunello Barbaresco Whisky Macallan | Samaroli Champagne 349 499 84 89



Dal Comune secco no al commissariamento dell' autorità portuale

ROBERTO PERINI

CHIOGGIA Il commissariamento dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** deve essere assolutamente scongiurato. Lo sostiene il vicesindaco ed assessore alla Portualità Marco Veronese. Non ne fa questione di politica. Si limita infatti ad affermare che, in questo momento particolarmente delicato, una discontinuità amministrativa potrebbe risultare rovinosa. Premesso che la portualità lagunare è alle prese con una crisi senza precedenti, osserva in primo luogo che il progressivo interrimento dei canali lagunari navigabili non è più una faccenda esclusivamente chioggiotta. Lo prova oltretutto il fatto che martedì la motonave Zanol Force, battente bandiera delle Isole Marshall, non è riuscita ad entrare il laguna nemmeno attraverso la bocca di Malamocco. Il cargo è già stato dirottato a Capodistria. Veronese, convinto che l' attuale presidente della Port authority sia perfettamente al corrente delle partite in gioco, fa il punto sulle criticità che dovrebbero essere risolte immediatamente, previo l' accantonamento di ogni polemica. Consapevole del fatto che il commissariamento comporterebbe un lungo periodo di stasi, Veronese teme che un ulteriore ritardo nell' esecuzione degli escavi possa risultare letteralmente fatale per lo scalo di Val da Rio, divenuto ormai inaccessibile alle navi di media stazza proprio. «Il Comune annuncia il vicesindaco si batterà affinché l' ente dei porti rimanga pienamente operativo perché, proprio in questi giorni, dovrebbe essere definito il programma degli interventi di massima urgenza. Primo, fra tutti, il Protocollo dei fanghi, indispensabile affinché siano stabilite una volta per tutte le modalità degli ormai indifferibili dragaggi e finalmente definiti i luoghi ove il materiale prelevato dai fondali potrà essere rilasciato». Il problema si trascina ormai da una quindicina d' anni. Le sacche lagunari sinora adibite allo scarico risultano tutte esaurite. Pino Musolino dovrebbe essere posto nelle condizioni di rimanersene al vertice dell' **Autorità** di **sistema** anche perché urge il consolidamento del Ponte del Musichiere, che da essa dipende. Si tratta dell' unico varco carrabile tra l' Isola dei Saloni (sede del vecchio porto) ed il resto della città. «La continuità amministrativa della Port authority conclude Veronese si rende indispensabile anche in vista dei lavori sul traballante Ponte delle Trezze». «Confidiamo commenta Alfredo Calascibetta, portavoce del comitato per il rilancio del porto - che questa volta il Comune si spinga oltre l' enunciazione dei buoni propositi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LA salvaguardia della laguna

Sabbia nei cassoni e ruggine alle paratoie Mose, il problema della vernice scrostata

A Treporti quattro "dighe" non sono entrate negli alloggiamenti, i tecnici preparano un nuova prova prima del 10 luglio

Alberto Vitucci Quattro paratoie bloccate. È l'ultimo - ma non l'unico - problema del **Mose**. La grande opera da sei miliardi di euro che venerdì la commissaria Spitz e mezzo governo si apprestano a "inaugurare". In realtà i lavori non sono affatto conclusi. E le criticità si moltiplicano. L'ultima è appunto quella della sabbia, che soprattutto nella barriera di Treporti continua a creare problemi. Si cerca di far luce adesso sul blocco scoperto durante l'ultimo test di giovedì. Al Lido. Quattro paratoie sul lato est, verso Punta Sabbioni (la 17, la 18, la 19 e la 20), non sono rientrate nei loro alloggiamenti, i cassoni in fondo al mare, al termine della prova. Le cause adesso sono al vaglio dei tecnici. Si dovrà rimediare entro venerdì, per non rischiare la figuraccia mondiale. La sabbia e i sedimenti, prima di tutto. Problema annoso, emerso già nel 2013 durante le prime prove decise da Mazzacurati. In quel punto dal nome emblematico ("Punta Sabbioni") i sedimenti si accumulano portati dalle correnti. Quando la paratoia si alza, entrano anche negli ingranaggi e impediscono il corretto funzionamento del sistema. Potrebbe trattarsi, azzardano gli esperti, anche di problemi agli strumenti (gli "inclinometri"), che già una precedente ispezione aveva deciso di sostituire perché inadeguati, insieme alle valvole. Ma anche di un errore progettuale e non solo di scarsa manutenzione. Perché il problema si ripresenta. Nel frattempo i tecnici del Consorzio e il commissario che si occupa della fase tecnica, l'ingegnere Francesco Ossola, hanno deciso di programmare un nuovo est prima dell'"inaugurazione" in pompa magna di venerdì. La Capitaneria di porto ha già emesso un'ordinanza che blocca la circolazione acque nella bocca di porto di Lido dalle 7 alle 14 del 7 luglio, martedì. Servirà per scoprire alte eventuali criticità. Tra quelle che preoccupano c'è la scomparsa sott'acqua della vernice antifouling, che protegge le paratoie. Macchie diffuse e incrostazioni, rischio corrosione. Scoperta dei sub a fine maggio dopo un'ispezione di controllo. Anche qui si lavora per capire da cosa siano state causate quelle macchie. Esclusa l'ipotesi delle ancore dei pescatori, che era stata avanzata in un primo momento. Le macchie sono estese, e interessano quasi tutta la superficie della paratoia. Che risulta così esposta alla ruggine e alla corrosione per le forti correnti sott'acqua. Corrosione che riguarda anche una parte delle cerniere, il cuore del sistema **Mose** che si è scoperto avranno una durata di un terzo rispetto a quella garantita in progetto. Insomma, mentre ci si prepara all'"inaugurazione", a cui dovrebbe partecipare anche il premier Conte insieme alla ministra Paola De Micheli, si scopre che il **Mose** non è affatto finito. Una grande opera pensata negli anni Ottanta, durante il monopolio assoluto del Consorzio Venezia Nuova di Mazzacurati. Progetto presentato nel 1988, prima pietra nel 2003. Avvio dei lavori nel 2006, dopo aver scartato critiche e progetti alternativi. Poi lo scandalo del 2014, con 43 persone finite in carcere per corruzione e tangenti, tra cui il governatore del Veneto Giancarlo Galan. Infine, il Consorzio commissariato e la ripresa delle attività, sotto l'occhio dell'Anac, garante della legalità. E la nomina da parte del governo della commissaria "Sblocca cantieri" Elisabetta Spitz. Adesso il **Mose** dovrebbe essere pronto a essere utilizzato in caso di emergenza, come quella vista il 12 novembre scorso. È quello che si augurano tutti ormai, vista la grande quantità



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

di denaro pubblico già spesa. Ma le criticità irrisolte sono parecchie. Comprese le prove - mai fatte - in condizioni di mare agitato e di vento forte. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LE REAZIONI

«Serve un check-up di tutta l' opera Dannoso sperimentare»

La presentazione del **Mose** prevista per il 10 dovrebbe essere l' occasione per rendersi conto dello stato della grande opera e fare una riflessione. È questo quanto sostengono Andreina Zitelli e Gianfranco Bettin che hanno sempre seguito la vicenda della grande opera. Zitelli, referente del parere negativo dato dalla Via al **Mose** nel 1998, è stata invitata. «Non sarà una presentazione definitiva. Credo che si voglia dimostrare che alla prima acqua alta potrebbe essere in grado di sollevarsi. Ricordo che venti anni fa l' allora presidente del Consiglio Giuliano Amato disse che bisognava rivedere l' opera», ricorda Zitelli, attivista di Ambiente Venezia, «Oggi bisognerebbe ricostruire tutta la storia cronologicamente e con le responsabilità di come l' opera sia stata fatta avanzare in assenza del progetto esecutivo e in assenza di tutte le opere di compensazioni e salvaguardia della laguna. Che cosa ce ne facciamo di una profondità di 12 metri alla bocca del Lido quando la profondità naturale nel 1948 era di 7?». Zitelli sostiene che il guaio della sabbia a Punta Sabbioni, «non lo possono evitare in nessun momento è in nessun modo perché le sabbie rientrano sempre». Per Bettin la fretta non va:

«Penso che prima di azzardare spericolate sperimentazioni sarebbe bene passare al vaglio lo stato dell' opera. Piuttosto che Venezia diventi la cavia per sperimentare un' opera che lascia ancora molti punti interrogativi, come l' impatto con le correnti e lo stato del materiale, è meglio che il Governo venga a vedere, si renda conto della situazione e faccia un vero check up sull' opera. Rimangono tre questioni non ancora risposte: la prima è come si comporta l' opera quando le correnti sono intense, la seconda è la verifica effettiva del materiale e la terza è la domanda se sia davvero un' opera adatta». Bettin si riferisce anche al fatto che il **Mose** è stato concepito per una quantità di maree inferiori a quelle che poi nel tempo si sono verificate: «Se chiudi il Porto troppe volte lo metti nella condizione di non poter operare con certezza e la questione non è ancora risolta». --Vera Mantengoli.



Mose, la sabbia rallenta le paratoie «Piccolo problema, avanti con i test»

RAFFAELLA VITTADELLO

L'EVENTO VENEZIA Conto alla rovescia per il giorno della grande prova generale dei sollevamenti del **Mose**, prevista per venerdì 10 con la presenza annunciata del premier Giuseppe Conte insieme al Ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Giovedì scorso l'ultimo test sulla barriera di Treporti, quella più problematica nonostante sia quella in cui le paratoie hanno le dimensioni più ridotte. È quella sulla quale è più urgente intervenire con la manutenzione, perché è la prima ad essere stata affondata nel 2013. «Nell'ultima prova le ultime quattro paratoie si sono sollevate normalmente, ma hanno fatto fatica a rientrare nel loro alloggiamento a causa della sabbia che prima si era depositata sopra e poi, appena sono state movimentate, è scivolata nella cavità che accoglie le barriere e soprattutto sulla sella che fa da ammortizzatore», spiega l'ingegner Giovanni Cecconi, che fino a poco prima di andare in pensione ha diretto la control room del **Mose** e che oggi conduce seminari informativi per la cittadinanza. E fa un esempio semplice. «Facciamo finta che si tratti di una porta che apro e chiudo. Dietro c'è un fermaporte che è l'ammortizzatore. Ammettiamo che sulla porta ci sia un attaccapanni con una giacca appesa. La giacca non permetterà alla porta di aprirsi del tutto, perché crea un attrito. Lo stesso è avvenuto con la sabbia giovedì, ha fatto da spessore. Non si tratta di un problema grave, ma piuttosto di una riflessione che va fatta in via preventiva: si era pensato a una nave aspirapolvere che avrebbe asportato i detriti periodicamente, ma sarebbe costata molto». E dopo l'esperienza del jack up, la nave-cavalletta per spostare le paratoie che ha fagocitato 54 milioni di euro si è pensato di soprassedere. «Più facile operare con un robot per effettuare una periodica pulizia. Del resto Punta Sabbioni si chiama così per qualcosa - prosegue Cecconi - Come soluzione stabile, invece, ci potrebbe essere lo scavo di una grande buca sommersa, per accogliere i detriti delle mareggiate, da tenere a livello di tanto in tanto. E quella sabbia potrebbe essere riutilizzata per i ripascimenti delle spiagge e delle barene nell'ambito del piano morfologico della laguna». Insomma il test di giovedì ha messo in luce soltanto - se ancora ce ne fosse bisogno - l'urgenza di fare manutenzione, bloccata dalle controversie legali che dovranno essere risolte dalla sentenza del Tribunale amministrativo nei prossimi mesi. Dunque fervono i preparativi per la giornata clou di venerdì prossimo, in cui l'imperativo categorico è che tutto fili liscio, visto che ci saranno gli occhi di tutto il mondo puntati sul funzionamento di una delle più grandi opere di ingegneria idraulica mai realizzate, in vista della stagione delle acque alte. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



IL MOSE INSABBIATO

L'opera pubblica più inaugurata e meno funzionante della storia italiana continua a dare problemi. Si tratta, ovviamente, del **Mose** di Venezia. Al test di giovedì scorso, quattro delle quarantuno colossali paratie mobili che dovrebbero evitare alla città di finire sott'acqua si sono alzate come previsto, ma poi si sono ostinatamente rifiutate di tornare nei loro cassoni in calcestruzzo sul fondale. Colpa dei sedimenti e soprattutto della sabbia che si deposita nei cassoni. Del resto, la località si chiama Punta Sabbioni e che quindi sia piena di sabbia non sorprende. Il guaio è che il 10, cioè venerdì prossimo, ci dovrebbe essere l'ennesima inaugurazione, alla presenza di Conte. Quindi è stata organizzata una nuova prova per martedì, sperando che questa volta la sabbia collabori. Dopo 32 anni di lavori, quasi sei miliardi di euro spesi, prime pietre posate a ripetizione, polemiche, inchieste, tentativi di insabbiarle (appunto), tangenti, arresti, condanne, la muraglia cinese sulla laguna ancora non funziona. Provaci ancora, **Mose**. - © RIPRODUZIONE RISERVATA ALBERTO MATTIOLI.

ALBERTO MATTIOLI



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Movida selvaggia, i diportisti accusano: 'Sulle nostre barche balordi e ubriachi'

Le imbarcazioni usate per bere, fumare e come dormitori Allarme nella Darsena senza più decoro: denunce alla polizia

Alberto Parodi / SAVONA I diportisti della Darsena si difendono dalla movida "selvaggia" a colpi di denunce e chiedendo l'intervento della polizia. Le barche, "parcheeggiate" a pochi passi dai locali, sono sempre più usate, e non solo nel week end, come biviacchi per bere e fumare, o come latrine e dormitori. Non solo bravate, come salire a bordo per farsi un selfie, ma anche danneggiamenti vari, furti (estintori e scarpe) e atti vandalici. Un aumento esponenziale. L' escalation spesso culmina con il proprietario dell'imbarcazione in sosta nel porticciolo turistico savonese che si trova faccia a faccia con i protagonisti delle incursioni notturne. A tu per tu con chi abusivamente ha occupato la barca non solo per scattare un selfie per gioco, ma anche per dormirci alla fine dei bagordi a base di alcol e dopo la chiusura dei locali di via Baglietto. I diportisti sono stati costretti a difendersi dalle degenerazioni del popolo della movida e tramite i vertici della Sv Port Service, la società concessionaria degli accosti nel porto turistico della Vecchia Darsena di Savona, hanno presentato una denuncia in Questura nei giorni scorsi segnalando una decina di episodi legati alle incursioni notturne sulle barche. Una denuncia frutto anche dell' esasperazione legata anche alle necessarie operazioni di sanificazione, dopo ogni raid. Il dossier sugli episodi, riguarda soprattutto i mesi di maggio e giugno dopo la fine del lockdown. I vertici della SV Port Service che si sono recati in Questura per segnalare l' escalation fanno presente come i raid non accadano solo nei fine settimana: «Ormai i casi sono così frequenti che avvengono anche durante la settimana» ha spiegato l' amministratore delegato della società Stefano Bovio che si È presentato in Questura per la denuncia con il dossier sui danni raccolto dal nostromo Andrea Spotorno. In Questura l' ad Bovio È stato rassicurato sull'intensificarsi di controlli e pattuglie da par te della polizia nella vecchia Darsena soprattutto lungo attracchi e pontili lato via Baglietto e lato via Gramsci. «Collaboriamo con l' **Autorità di sistema portuale** per trovare soluzioni - spiega l' ad Bovio Stiamo pensando a posizionare più luci, più impianti di illuminazione, più telecamere di videosorveglianza, allestendo anche un servizio di guardianaggio. Accorgimenti che si traducono però in maggiori costi». Nel report stilato dal nostromo Spotorno per i soci-diportisti nella decina di incursioni del mese di giugno viene indicata quella di sabato 20 giugno: «Sconosciuti hanno forzato l' entrata bivaccando in barca- ha scritto Spotorno nella sua relazione- usando il letto della cabina armatoriale e lasciando tutto sporco con avanzi di cibo e mozziconi di sigarette ed altri sparsi per la barca». Un caso che ha fatto sollevare anche l' allarme co vid. «Questo episodio assume ancora maggiore gravità nel contesto attuale dell' emergenza covid 19 considerando la potenziale contaminazione degli ambienti ». Infine nel dossier di Spotorno le scritte, gli imbrattamenti e il tappeto di rifiuti in cui vengono lasciati piazzali e pontili della Darsena posto movida.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Bologna È proprietario di un natante: 'La situazione qui È peggiorata» Il medico e politico Francesco Versace: 'Poca attenzione dall'Authority»

'Fra noi un gruppo WhatsApp per segnalarci danni e furti'

Silvia Campese / SAVONA a situazione È peggiorata da poco più di un mesetto. Da quando È terminato il lockdown. Abbiamo anche attivato un gruppo WhatsApp per segnalarci, tra di noi, gli episodi subiti e per coordinarci nelle denunce e nei provvedimenti da assumere». A descrivere la situazione che si consuma in Darsena, sulle imbarcazioni attraccate, È Giorgio Bologna, uno dei diportisti del porto savonese. «Non È il primo anno in cui si registrano episodi del genere o dice - Era già accaduto in passato, ma la situazione È peggiorata. Si È scatenata al termine del periodo di lockdown. Un anno fa, a volte capitava di lasciare le imbarcazioni aperte senza che succedesse nulla. Ora, questi balordi salgono infischandosene delle chiusure e si infilano all'interno. Spesso si tratta di bravate: si fotografano, bivaccano, bevono e sporcano, ma c' È anche chi ruba. una situazione pesante, che sta diventando intollerabile». Un' escalation, quindi, del problema. «Non tutti gli episodi vengono denunciati o dice Bologna- Sul gruppo whatsApp, però, segnaliamo ogni caso, anche minore, per avere il quadro completo della situazione. Serve una soluzione. Chiederemo una videosorveglianza più capillare ed efficace: quella che c' È oggi non serve a nulla. Oppure sarà necessario ricorrere alla vigilanza privata per porre fine a questi episodi». Una situazione su cui È intervenuto anche il consigliere comunale di Vince Savo na, Francesco Versace, che già in passato aveva presentato una interpellanza, in consiglio comunale, sul decoro e sulla carenza dei servizi offerti nella Darsena ai diportisti. «La vecchia Darsena di Savona o dice Versace- dovrebbe essere il biglietto da visita della città turistica, ma non ha le attenzioni di cui necessiterebbe sia da Port Service che dall' Autorità portuale di sistema. Gli atti vandalici sono frequenti e il quadro complessivo È demotivante per i turisti delle imbarcazioni. Servono maggior cura e decoro, ma anche un sistema di videosorveglianza efficace, che funga da deterrente per i furbetti che improvvisano furtarelli sulle imbarcazioni».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Caprioglio accusa Berta: 'Pensa alla sua poltrona, ma non l'ho mai visto difendere Savona'

Silvia Campese / SAVONA ombattuto tra "perdere la poltrona" e difendere la città». Non gliel'ha "mandate a dire" il sindaco Ilaria Caprioglio al direttore dell'Unione Industriali, Alessandro Berta. Il giorno dopo l'intervista rilasciata da Berta al Secolo XIX, dove ha attaccato il primo cittadino rispetto alla gestione del "caso" Luminosa, sono volate scintille. Nel pieno della pandemia, Caprioglio aveva discusso in modo acceso con i vertici di Costa Crociere insistendo affinché Luminosa lasciasse al più presto il porto cittadino. Un modo di operare che il direttore di Confindustria ha attaccato definendo "imbarazzante" l'atteggiamento assunto dal sindaco verso Costa. Sempre Berta, poi, ha parlato della necessità di avviare una nuova e stretta collaborazione fra Palazzo Sisto e **Autorità portuale**, al fine di potenziare lo sviluppo economico di un territorio che ha, nel porto, il suo motore principale. La replica del primo cittadino, però, non è stata da meno. 'Ho l'impressione di aver detto al sindaco di vedere colui che è combattuto tra il perdere una poltrona molto comoda e il difendere la città di Savona. Berta, infatti, siede nel Comitato di gestione in **Autorità Portuale** in rappresentanza di Palazzo Sisto. Ma le doti, che si è auto-attribuito nell'intervista, "coraggio, passione e buona conoscenza del territorio", ad oggi non sono state sfoderate per difendere Savona». Caprioglio ha, poi, contestato, una per una, le scelte operate da Berta. 'Il direttore di Confindustria, rispetto all'incarico conferitogli dal Comune o dice il sindaco- avrebbe dovuto occuparsi dello sviluppo delle strade di scorrimento veloce; del Piano regolatore **portuale**, di Costa Luminosa. Queste sono tre questioni sulle quali ho dovuto difendere le esigenze del territorio che amministro, senza alcun sostegno da parte sua. A differenza di quanto accadeva con Rino Canavese, che prima di lui era stato indicato come rappresentante del Comune, con il quale il dialogo era costante al fine di comprendere le esigenze della città nel rapporto con **Autorità di Sistema Portuale**. Più volte, nel corso del tempo, ho chiesto supporto e sostegno a Berta ma, purtroppo, non è mai arrivato». Carenze che, assicura Caprioglio, sono state manifestate al diretto interessato nell'ultima riunione con il presidente Signorini, a proposito della stesura del Piano regolatore **portuale**. A proposito della "vicenda" di Luminosa, Caprioglio dice che 'Berta non era presente alle riunioni quotidiane in cui si cercava di far fronte a una situazione di emergenza sanitaria mai verificatasi prima d'ora. Pertanto, anziché dare giudizi senza conoscere la difficoltà di contemperare esigenze di salute pubblica a quelle di accoglienza, cosa che credo sia stata fatta, cerchi di comprendere le sue responsabilità verso la città come rappresentante del Comune in sede di Comitato **portuale**. Non si fa un buon servizio occupando semplicemente una poltrona». Secondo il sindaco, infine, la città non ha perso il contatto con il proprio porto: sta, anzi, valutando la strada per la soluzione di svariati problemi e 'per la prima volta- conclude- lo sta facendo con spirito collaborativo ma critico, e con tenacia nel ribadire che in **Autorità di sistema** non esistono solo il porto e la città di Genova, ma anche il porto e la città di Savona».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

L'ODISSEA DEL LIDO PER DISABILI DELLE FORNACI

Scaletto ancora chiuso Una firma frena la spiaggia sociale

La coop Laltromare: 'Speriamo che dall' Authority arrivi l' ok Paletti, catene e doppi turni per il rispetto delle regole Covid

Arianna Codato / SAVONA Una firma ritarda l' apertura dello Scaletto senza Scalini, la spiaggia libera attrezzata gestita da Laltromare e dedicata alle persone diversamente abili. Un problema burocratico, che dovrebbe risolversi all' inizio della prossima settimana, ha impedito ai tanti utenti che usufruiscono di un importante servizio di approfittare del primo fine settimana di luglio per poter fare finalmente un bagno in mare, sollevando la protesta delle associazioni. 'Chiediamo con sollecitudine delucidazioni riguardo alla mancata apertura della stagione già fissata per il primo di luglio o scrive in una lettera indirizzata agli enti coinvolti Elena Gianasso, presidente dello Sportello del Cittadino Disabile di Savona Vogliamo sottolineare l' importanza del movimento in acqua per molte forme di disabilità oltre che l' aspetto sociale del luogo. Molti disabili anche provenienti dalle regioni limitrofe attendono con ansia il periodo estivo per poter godere di un bagno in mare». Lo Scaletto senza Scalini in più di dieci anni di servizio ha superato le 18 mila presenze, anche per questo, nel rispetto delle normative anti coronavirus, quest' estate sono stati programmati due turni giornalieri consentendo a più persone di usufruire del servizio mentre per coloro che arrivano da fuori regione sarà data la possibilità di fermarsi per tutto il

giorno il venerdì e il sabato. 'Siamo dispiaciuti di aver dovuto rifiutare le prime prenotazioni o spiega Ugo Capello, presidente della cooperati va Laltromare o ma di più non potevamo fare rispetto ai progetti che abbiamo presentato. Manca un' ulteriore autorizzazione che **Autorità Portuale** dovrebbe far arrivare nei prossimi giorni». Dalla prossima settimana, se la burocrazia lo consentirà, una porzione della spiaggia libera delle Fornaci sarà delimitata da paletti e catene e la cooperativa prenderà servizio. 'Considerato il periodo difficile e tutte le normative che sono subentrate se quest' anno lo Scaletto aprirà, seppure in ritardo di qualche giorno, lo dobbiamo al grande lavoro svolto in sinergia dal Comune con la cooperativa Laltromare e **Autorità Portuale** o commenta Pietro Santi, assessore ai lavori pubblici di Savona o Lunedì o martedì al più tardi contiamo di ottenere l' ultima firma necessaria ».



L' intervista Cosco suggerisce ai suoi clienti altri scali? È una provocazione, ma per gli operatori è sempre più dura

Spinelli "Per il porto serve una legge speciale Diga col modello Genova"

di Massimo Minella A poche settimane dall' inaugurazione del ponte, Aldo Spinelli chiede non solo di applicare lo stesso "Modello Genova" al porto, ma si spinge più avanti, suggerendo di confermare la stessa squadra, Fincantieri e Salini Impregilo, anche nella costruzione della nuova diga. «Facciamolo subito e in 3-4 anni questi ci fanno anche la diga» dice l' imprenditore della logistica che ha passato il suo sabato in contatto con i suoi dirigenti impegnati a Napoli nelle simulazioni per l' entrata e l' uscita delle nuove navi che stanno per arrivare al suo terminal. «Le più grandi che siano mai arrivate da noi, 306 metri, in servizio sulla rotta del Pacifico» aggiunge.

Ma allora i traffici si stanno riprendendo, presidente? «Eh, in questo momento il calo è evidente, noi lo vediamo nel nostro terminal e nel porto, ma ci sono segnali di ripresa. Il problema è che la Liguria sta pagando un prezzo altissimo per il suo isolamento infrastrutturale». Sulle autostrade era però necessario intervenire per non mettere a rischio la sicurezza... «Certo, la sicurezza resta la priorità. Se stiamo parlando di un grave problema a una galleria è giusto chiuderla. Ma se devo mettere dei pannelli fonoassorbenti non si può fare in inverno? E comunque, lo dico con amarezza, è passato troppo tempo senza veri interventi sulle gallerie. Si è investito troppo poco e questi sono i risultati». **E della Cosco rappresentata dal suo amico Augusto Cosulich che dice ai clienti di prendere in esame l' utilizzo di altri porti che dice?** «Che è stata una provocazione, anche se a essere sinceri gli armatori sono stanchi. E lo siamo anche noi, lo sono gli agenti, gli spedizionieri, gente che non si è mai risparmiata e che ora è costretta a subire l' isolamento». **Ci sono soluzioni?** «Ci sono sempre, a cominciare dal potenziamento delle ferrovie che a Genova sono poche e vecchie. Che aspettiamo a intervenire? Ma sul serio, però». E come? «Con una legge speciale per Genova, ad esempio, che consenta ai porti di investire. In Nord Europa lo fanno da un sacco di tempo e ora ci stanno mangiando. Ma perché i nostri politici non fanno un giro a Rotterdam, ad Amburgo e si rendono conto di come funzionano le cose lì? » **Secondo lei quando ci sarà la ripresa?** «Prima del Covid la ripresa era già visibile. Niente di eclatante, ma eravamo ripartiti. Noi lavoriamo con tutti i terminal, in Lombardia, in Veneto si marciava bene. Poi è arrivata la pandemia, che pesa ancora tantissimo e taglia ad esempio tutti i traffici con gli Stati Uniti. Noi a questo aggiungiamo i nostri problemi infrastrutturali». Indichi un' opera su cui puntare. «Ne indico due, la prima sono le ferrovie in porto, su cui si può intervenire subito e che darebbero



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

a noi e al traffico enormi benefici. E poi la diga, che è una grande opera che costa molto, ma va fatta assolutamente». **E come si può farla?** «Semplicemente replicando formula e soggetti del modello Genova per il Ponte: diamola subito da costruire a Fincantieri e Salini, uno fa grandi navi, l'altro ha fatto il raddoppio di Panama e di Suez, hanno migliaia di operai e tecnici bravissimi. In tre-quattro anni ci danno la diga. Per il ponte ci hanno messo meno di due anni, grazie anche grazie a decisioni rapide, con la scelta del commissario e del modello giusto per ricostruire». **Decisioni prese da chi?** «Toninelli e Rixi, uno era ministro, l'altro vice». La diga è vitale anche per consentire entrata e uscita delle grandi navi. «Certo e anche su questo dobbiamo farci trovare pronti. Noi facciamo la nostra parte con le navi. A Napoli, il comandante Bartalini della Capitaneria, il capoPilota Fabricatore e il nostro direttore generale Benedetti hanno appena completato le simulazioni per le navi da 306, larghe 40, che entreranno nei prossimi giorni al nostro terminal». © RIPRODUZIONE RISERVATA

le ricadute sui terminal

Caos Liguria, per il porto credibilità a rischio

Costa (Terminalisti): «Il danno d'immagine ci fa perdere traffico»

Raoul de Forcade

Il terminal Psa di Pra', il più importante del **porto** di **Genova** quanto a movimentazione di container, ha registrato, in questi giorni, un calo tra il 40 e il 42% dei volumi di teu (unità di misura pari a un contenitore da 20 piedi). A spiegarlo è Gilberto Danesi, presidente dell'azienda che fa capo, a livello mondiale, alla Port of Singapore Authority, uno dei più grandi terminalisti del mondo. «Ai postumi del lockdown per il Covid - spiega Danesi - si sono immediatamente sommati i danni provocati, alla logistica, dalla disastrosa situazione delle autostrade liguri. Una situazione che ci sta creando forti disagi, perché i camion non riescono ad arrivare e le navi cominciano a non venire più. Se si andrà avanti ancora a lungo ci saranno problemi, più che per noi, che possiamo assorbire il colpo, per i terminal più piccoli, che difficilmente potranno reggere». Per colpa di questa emergenza autostradale, poi, afferma Danesi, «la credibilità internazionale del Paese sta subendo un duro colpo. A Singapore ci stanno percependo come uno dei Paesi meno affidabili dal punto di vista logistico: Psa ha terminal in tutto il mondo e, in questo momento, considerata peggio di noi c'è solo l'India».

Sulla stessa linea anche Beppe Costa, che è presidente dell'associazione dei terminalisti genovesi (aderente a Confindustria **Genova**). Una compagine della quale fanno parte 21 imprese associate con 2mila addetti diretti. «L'immagine che stiamo dando a livello internazionale - afferma - sicuramente ci fa perdere traffico. Un tempo le notizie viaggiavano più lentamente e quando si creava qualche problema si riusciva tenerlo nascosto. Oggi a Singapore o in Cina sanno quasi in tempo reale che code ci sono a **Genova** e sulle autostrade limitrofe. Questa è la realtà». Costa non è d'accordo con l'ottimismo mostrato, in merito alle possibilità di recupero del **porto**, dal presidente dell'Autorità di sistema portuale di **Genova** e Savona, Paolo Emilio Signorini (si veda Il Sole 24 Ore di ieri), il quale si è mostrato fiducioso, nonostante la divisione italiana del colosso cinese Cosco stia consigliando ai clienti di evitare il **porto** di **Genova**. «Il mondo portuale può recuperare - chiosa Costa -, ma non dimentichiamoci che le compagnie decidono oggi di merci che arriveranno qui tra due mesi. I nostri operatori sono certamente efficienti, ma attualmente quali mai informazioni e rassicurazioni possono dare ai clienti, visto che già si sa, ad esempio, che sull'A7 si marcerà bene solo tra qualche anno? Il ministero dei Trasporti ha impiegato 12 mesi solo per decidere che il viadotto Scrivia va demolito e ricostruito. Non si ha mai la certezza dei tempi. E il nostro settore ne paga le conseguenze. Affrontare il crollo del Morandi, a parte la tragedia delle vittime, dal punto di vista logistico è stato più facile. Si potevano mostrare e utilizzare le soluzioni alternative messe a punto. E così dare garanzie ai clienti. Oggi è complicato. Anche perché le tempistiche di chiusura delle gallerie non vengono mai rispettate». La merce che viene sbarcata a **Genova**, prosegue Costa, «è destinata per la maggior parte alla Pianura padana. E le imprese di quell'area sono le più preoccupate, per la situazione delle autostrade liguri. Non sono convinto, come dice Signorini, che l'aggravio di costi determinato dal far arrivare la merce,



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

anziché a **Genova**, in altri porti più lontani, possa dissuadere le aziende dal tentare quella strada. Credo, invece, che alcune di queste siano pronte a rinunciare al risparmio di qualche euro sulla merce, in cambio della certezza di averla». Di tutto questo, conclude Costa, «credo che una larga responsabilità l'abbia il ministero dei Trasporti, che dovrebbe ascoltare di più gli operatori. La situazione ora è gravissima e ci vuole più dialogo tra operatori, Autostrade e Mit per trovare soluzioni a quanto accade quotidianamente sulle autostrade». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Autostrade, i renziani incalzano Giuseppe: «Ora spieghi il caos»

Weekend da bollino nero in Liguria Toti: forse qualcuno vuole penalizzarci

Coda polemica. Il traffico impazzito sulle autostrade liguri continua, complici i cantieri e i lavori di manutenzione, ma la situazione scatena una ridda di polemiche politiche e di accuse incrociate tra Autostrade per l'Italia, Aiscat e Mit. Il governatore ligure Toti se la prende con chi si è deciso ad aprire i cantieri solo ora, e non durante il lockdown, Autostrade ricorda che manutenzioni e ispezioni a tappeto sono scattate in seguito alle prescrizioni del Mit di fine maggio, l'Aiscat denuncia le regole «speciali» imposte dal Mit solo in Liguria. E mentre code e ingorghi funestano anche il primo ponte di luglio a **Genova** e dintorni, con presidi di protesta ai caselli (anche ieri lunghe code peggiorate dall'arrivo dei turisti, mentre 600 persone al casello di Masone, sulla A26, hanno manifestato contro il caos-autostrade), Italia Viva mette nel mirino il premier. «Invece di andare al cinema, Conte farebbe bene ad andare in tv a spiegare a famiglie, lavoratori, aziende perché da settimane le autostrade della Liguria sono nel caos, con disagi pesantissimi. I cittadini meritano spiegazioni, scuse e risarcimenti», twitta il deputato Michele Anzaldi. Il vicepresidente del Senato, Roberto Calderoli, chiede addirittura la testa del ministro Paola De Micheli. «Sono settimane che la Liguria è bloccata, isolata da code chilometriche per cantieri infiniti. Per tutta la settimana ci sono state colonne infinite di camion, oggi venti chilometri. Questo blocco sta tagliando le gambe al **Porto** di **Genova** e al turismo ligure, con gravissime ripercussioni economiche». In serata la replica del ministro: «Il Mit -spiega - a fine maggio non ha modificato in alcun modo gli obblighi e le modalità di ispezione delle gallerie. I disagi si esauriranno nei prossimi giorni». Toti, intanto, ha presentato un esposto in procura per denunciare il caos provocato dal massiccio piano manutenzioni, annunciando di voler chiedere al Mit «una maxi richiesta di risarcimento». Il presidente della Regione Liguria è su tutte le furie soprattutto per la tempistica perché quei cantieri aperti «dopo non aver lavorato 30 anni», spiega Toti, sembrano «un dispetto a chi si sta rimboccando le maniche e ricomincia a lavorare». Perplesso anche il direttore generale di Aiscat, Massimo Schintu, che spiega come «in Liguria si è generata una situazione assurda» perché «il Mit, da un momento all'altro, ha cambiato le carte in tavola e ha imposto una normativa rigidissima e insostenibile solo ad Autostrade per l'Italia e solo per la rete ligure». È qualcosa più di un dubbio, insomma, che i cittadini imbottigliati in coda in piena estate stiano pagando la guerra dichiarata dai pentastellati ad Autostrade per l'Italia. Una partita delicatissima che si gioca tra la ricerca di una soluzione da parte del Governo e l'intransigenza di quanti nel M5s vogliono la revoca della concessione tout court. Palazzo Chigi starebbe valutando tre ipotesi: l'acquisto da parte dello Stato del 50% delle quote di Aspi, l'ingresso del socio pubblico nella stessa Atlantia, la società con cui i Benetton controllano Autostrade, o il subentro nella gestione della rete con l'assunzione dei 7mila dipendenti Aspi da parte di Anas, che però sembra un'ipotesi residuale. Ma, come detto, molti tra i Pentastellati, come il senatore Andrea Cioffi, sono per la soluzione più drastica: revocare la concessione.



Autostrade in tilt e fregole green fermano i porti peggio del Covid

*La Liguria minaccia cause per il traffico monstre. De Micheli: «Prima la sicurezza». Aiscat: «Basta un decreto»
Intanto lo scalo di Genova cede il 40% e Venezia, dove non si fa manutenzione ai canali, perde le grandi navi*

claudio antonelli Tutto bloccato e mobilità al collasso. Le immagine dalle autostrade liguri lasciano poca speranza alla ripresa veloce dopo il lockdown da Covid. Venerdì in tarda serata la Regione ha tirato pesantemente in ballo sia la politica a Roma sia il gruppo Benetton. «Invitiamo il Mit e Aspi a trovare una soluzione bonaria per risarcire il danno causato dalle autostrade alla Regione, con misure anche compensative, se entro sette giorni non si aprirà un tavolo o non produrrà effetti, la strada obbligata sarà una causa», ha detto l'avvocato Lorenzo Cuocolo, consulente legale della Regione Liguria, ribadendo la volontà dell'ente di chiedere «un risarcimento del danno emergente e d'immagine» per la situazione in cui versa la rete autostradale del Levante e del Ponente. A stretto giro di posta ha risposto il ministro Paola De Micheli. «Per la Liguria vogliamo la sicurezza che non accada più quello che purtroppo è avvenuto nel passato: quando è stato pagato un tributo inaccettabile», ha scritto il ministro su Facebook. «I disagi che si stanno vivendo lungo le autostrade liguri», si legge ancora nel post, «si esauriranno progressivamente nei prossimi giorni, con la conclusione di un imponente e approfondito piano di controlli delle gallerie e dei viadotti. In una Regione dove abbiamo la più alta concentrazione di gallerie d'Europa abbiamo deciso di dare priorità alla sicurezza». In pratica l'ammissione di aver bloccato la Regione con un'attività che poteva essere programmata durante il periodo di lockdown. A gamba tesa anche Aiscat, l'associazione delle concessionarie, che ieri in serata ha diffuso una nota per ribadire che con un singolo decreto del Mit si risolverebbero tutti gli ingorghi. Invece la De Micheli tiene a precisare di aver «elaborato un piano per cercare di rendere sostenibili i controlli. Abbiamo potenziato i treni, abbiamo fatto sospendere alcuni cantieri per agevolare la viabilità», conclude. Peccato che per un'area come la Liguria perdere 20 giorni di flussi turistici e di mezzi per la mobilità delle merci, significa lasciare in ginocchio l'economia. Il **porto** di Genova, secondo in Italia dopo Trieste, movimentata circa 52 milioni di tonnellate di merci. Negli ultimi 4 mesi ha perso circa il 40% di flussi e il caos delle arterie di accesso al capoluogo non consente un ripresa efficace per il dopo Covid. «Aspi è impegnata a ripristinare un minimo di normalità a partire dal 10 luglio. Non possiamo neanche pensare o ipotizzare», ha affermato Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, che rappresenta in Italia le grandi compagnie marittime che utilizzano il **porto** di Genova, che questo impegno non sia mantenuto. Le conseguenze sarebbero gravissime per la credibilità del nostro sistema e per i traffici di merci e persone. Se così sarà, ci rivolgeremo anche noi alla magistratura per accertare le responsabilità del concessionario autostradale e le inadempienze del Ministero competente». Ciò che in ogni caso al ministero sembrano ignorare è che le merci non aspettano e vanno altrove. Uno scalo portuale non è un interruttore che si accende e si spegne. Una calo così drammatico del giro d'affari non si colma in poco tempo, e non è detto che una volta intraprese nuove strade i container tornino sui vecchi passi. Il problema maggiore è che il problema non riguarda solo Genova. Se in Liguria la burocrazia e la mancanza di incisività del governo (che non decide le sorti di Aspi) bloccano indirettamente il **porto**, a **Venezia** lo scalo è rallentato dalle fregole ambientalista e dall'incapacità politica di portare avanti scelte industriali di medio termine, nemmeno di lungo. In pochi anni il **porto** di **Venezia** è passato da 32 milioni di tonnellate di merce movimentata a circa 25 milioni. Il giro d'affari di circa 6 miliardi è



bloccato dalla mancata manutenzione dei canali di accesso.



La Verità

Genova, Voltri

Da almeno sei anni non si registrano interventi degni di nota. Il 13 febbraio scorso il comitato portuale della città lagunare ha organizzato una manifestazione per chiedere il rispetto dei protocolli. «Più di 4 mesi fa», spiega alla Verità Alessandro Santi, broker e coordinatore della community, «i ministeri competenti ci hanno assicurato che il protocollo fanghi era pronto da firmare. Se non ci saranno intoppi, il documento sarà firmato a fine estate». Nel frattempo molte navi provenienti dal Sudest asiatico non possono più approdare a Venezia perché il pescaggio è ormai insufficiente. «Ci sono singoli arrivi che valgono un milione di euro per il sistema portuale e hanno cadenza settimanale», conclude Santi. Il conto è presto fatto. E lo stesso discorso si può fare anche per navi da crociera come quelle della Royal Caribbean che hanno da poco comunicato di puntare su Trieste o Ravenna. Senza nulla voler togliere a questi due scali, si capisce facilmente che una città come Venezia se il governo vuole aiutarla a superare la crisi del turismo dovrebbe immaginare di lasciare che il mercato attivi linee di ricavi differenziate. Se il turismo cala, bisogna tornare a incentivare le crociere per quando ripartirà la stagione. E qualora anche questi arrivi languissero, allora sarà il caso di puntare sulle merci, che storicamente usano Venezia per raggiungere il Veneto e la Romagna. Ma se mancano tutte e due le gambe, non si parlerà mai di ripresa. Una sintesi drammaticamente perfetta di quanto sta accadendo in tutto il Paese.

Calderoli: vergognose code in Liguria, ministro si dimetta

"Non sa gestire e oltre tutto non dice una parola a riguardo"

Roma, 4 lug. (askanews) - "Sono settimane che la Liguria è bloccata, isolata da code chilometriche per cantieri infiniti. Per tutta la settimana ci sono state colonne infinite di camion, oggi venti chilometri per l'annunciato afflusso di turisti per il fine settimana. Questo blocco sta tagliando le gambe al **Porto di Genova** e al turismo ligure, con gravissime ripercussioni economiche. In un Paese normale un ministro dei Trasporti che non sa gestire una simile vergogna, e oltre tutto non dice una parola a riguardo, dovrebbe solo dimettersi". Lo ha affermato in una nota Roberto Calderoli (Lega), vicepresidente del Senato.

The screenshot shows the Askaneews website interface. At the top, there are social media icons and a search bar. The main navigation bar includes 'HOME', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'ESTERI', 'CRONACA', 'REGIONI', 'SPORT', and 'CULTURA'. Below this, there are several news categories: 'SPECIALI', 'Cronaca', 'Politica', 'Economia', 'Sport', 'Cultura', 'Ambiente', 'Salute', 'Tecnologia', 'Energia', 'Clima', 'Cultura', 'Energia', 'Clima', 'Cultura', 'Energia', 'Clima', 'Cultura'. The main article is titled 'Calderoli: vergognose code in Liguria, ministro si dimetta' and is dated 'Sabato 4 luglio 2020 - 15:09'. The article text is partially visible, starting with 'Roma, 4 lug. (askanews) - "Sono settimane che la Liguria è bloccata, isolata da code chilometriche per cantieri infiniti. Per tutta la settimana ci sono state colonne infinite di camion, oggi venti chilometri per l'annunciato afflusso di turisti per il fine settimana. Questo blocco sta tagliando le gambe al Porto di Genova e al turismo ligure, con gravissime ripercussioni economiche. In un Paese normale un ministro dei Trasporti che non sa gestire una simile vergogna, e oltre tutto non dice una parola a riguardo, dovrebbe solo dimettersi". Lo ha affermato in una nota Roberto Calderoli (Lega), vicepresidente del Senato.' Below the article text, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. On the right side of the page, there is a 'VIDEO' section with a thumbnail for 'TG Web Lombardia' and a video player. Below the video player, there are two more video thumbnails: 'Centrodestra la piazza è Roma, posti a sedere dopo le polemiche' and 'A Toronto la sinistra drive in: Van Gogh si accende in auto'.

De Micheli: per Liguria vogliamo sicurezza, controlli no rinviabili

"I disagi sulle autostrade si esauriranno progressivamente"

Roma, 4 lug. (askanews) - "Per la Liguria vogliamo la sicurezza che non accada più quello che purtroppo è avvenuto nel passato: quando è stato pagato un tributo inaccettabile". Lo scrive su Facebook la ministra per le Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli secondo la quale: "i disagi che si stanno vivendo lungo le autostrade liguri si esauriranno progressivamente nei prossimi giorni, con la conclusione di un imponente e approfondito piano di controlli delle gallerie e dei viadotti". "In una regione dove abbiamo, per la sua conformazione fisica, la più alta concentrazione di gallerie d' Europa, abbiamo deciso di dare la massima priorità alla sicurezza - aggiunge la ministra -. Abbiamo elaborato un piano, nell' ambito delle migliori regole tecniche, per cercare di rendere sostenibili i controlli in un periodo condizionato dal termine dell' emergenza Covid19 e dall' inizio della stagione estiva, che hanno fatto risalire i volumi di traffico. Abbiamo potenziato i treni, abbiamo fatto sospendere alcuni cantieri non autorizzati per agevolare la viabilità". "Voglio essere chiara su una cosa - prosegue De Micheli -: non potevamo rinviare i controlli, come qualcuno ci chiede, perché non si può mettere tra parentesi la sicurezza. Possiamo trovare le modalità per accelerare le verifiche e ogni soluzione possibile per limitare i disagi, ma non possiamo accettare il rischio che si ripetano i tragici eventi del passato. Non potevamo non intervenire in una situazione che è il risultato di controlli svolti in passato dal concessionario, e che oggi sono anche oggetto di indagine da parte della magistratura ligure". "Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a fine maggio - specifica - non ha modificato in alcun modo gli obblighi e le modalità di ispezione delle gallerie previsti da una circolare del luglio 1967 tuttora in vigore. I concessionari lo sanno e proprio nei giorni scorsi abbiamo inviato loro una lettera per precisare alcune informazioni. Le norme in vigore impongono alle società concessionarie di eseguire ispezioni trimestrali per acquisire informazioni sullo stato della superficie del rivestimento delle gallerie. Il Manuale di ispezione delle gallerie che abbiamo introdotto non ha cambiato questi obblighi né prescritto nuove modalità di ispezione. Il piano di indagine conoscitiva predisposto da Aspi dopo il cedimento della Galleria Bertè di fine dicembre 2019 non è stato mai ritenuto dai nostri uffici alternativo alle prescrizioni della circolare del 1967". "Al termine di queste rigorose verifiche - afferma poi -, la Liguria sarà più sicura e anche per questo più attrattiva e più bella. Da assidua frequentatrice di quella terra sono vicina a tutte le persone, ai residenti, agli operatori economici, ai turisti che stanno vivendo disagi e problemi. Conosco bene quello che sta succedendo e anche per questo la Liguria è in cima alle priorità del nostro Governo. Lo è stata fin da subito: da quando ci siamo insediati abbiamo già stanziato un miliardo, tra finanziamenti e cantieri sbloccati, come i fondi per il nuovo ribaltamento a mare in grado di potenziare il porto di Genova". "Vi assicuro - conclude la ministra - che stiamo cercando tutte le soluzioni per ridurre il più possibile i disagi, e lo faremo col metodo seguito fino ad ora: con dedizione, costanza e rigore, senza mai tralasciare nessun aspetto dei problemi e sempre insieme alle istituzioni locali".



Caos Autostrade, De Micheli: "Cantieri imposti ad Aspi necessari, per la Liguria vogliamo la sicurezza"

"La situazione è il risultato dei controlli svolti in passato dal concessionario, oggetto di indagine da parte della magistratura"

Genova. A lungo interpellato nelle ultime ore, dalla Regione, dai Comuni, da Aspi e probabilmente anche dagli stessi cittadini chiusi in coda negli abitacoli delle loro auto, il Mit torna a parlare dei cantieri e delle verifiche sulle gallerie autostradali sulla rete della Liguria. Lo fa, anzi, la stessa ministra Paola De Micheli, con un post su Facebook che non entra nel dettaglio del piano di interventi ma che controbatte alle accuse, lanciate senza troppi mezzi termini dal presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, di avere imposto controlli più restrittivi del necessario proprio alla Liguria, e per motivi che non riguardano solo la sicurezza. Ma la ministra ed esponente del Pd Paola De Micheli, che si dice pienamente consapevole dei disagi patiti su strade e autostrade nella nostra regione, rispedisce al mittente le accuse velate di un boicottaggio del 'sistema Liguria', regione governata dal centrodestra, e del modello **Genova**. Anzi, cita proprio la vicenda del nuovo ponte e di quello crollato per sottolineare come i controlli non potessero essere rinviati e non potessero essere modulati diversamente: 'Per la Liguria vogliamo la sicurezza che non accada più quello che purtroppo è avvenuto nel passato, quando è stato pagato un tributo inaccettabile'. Inoltre, sulla possibilità di un programma alternativo, più blando e meno impattante, tiene una porta aperta ma con estrema vaghezza: 'Possiamo trovare le modalità per accelerare le verifiche e ogni soluzione possibile per limitare i disagi, ma non possiamo accettare il rischio che si ripetano i tragici eventi del passato'. Ecco il testo integrale del messaggio alla Liguria, un messaggio che rivendica la necessità di intervento e che non lascia molto spazio a dietrofront sul piano di verifiche e manutenzioni chieste ad Aspi, agli altri concessionari autostradali e ad Anas. 'Per la Liguria vogliamo la sicurezza che non accada più quello che purtroppo è avvenuto nel passato: quando è stato pagato un tributo inaccettabile. I disagi che si stanno vivendo lungo le autostrade liguri si esauriranno progressivamente nei prossimi giorni, con la conclusione di un imponente e approfondito piano di controlli delle gallerie e dei viadotti. In una regione dove abbiamo, per la sua conformazione fisica, la più alta concentrazione di gallerie d' Europa, abbiamo deciso di dare la massima priorità alla sicurezza. Abbiamo elaborato un piano, nell' ambito delle migliori regole tecniche, per cercare di rendere sostenibili i controlli in un periodo condizionato dal termine dell' emergenza Covid19 e dall' inizio della stagione estiva, che hanno fatto risalire i volumi di traffico. Abbiamo potenziato i treni, abbiamo fatto sospendere alcuni cantieri non autostradali per agevolare la viabilità. Voglio essere chiara su una cosa: non potevamo rinviare i controlli, come qualcuno ci chiede, perché non si può mettere tra parentesi la sicurezza. Possiamo trovare le modalità per accelerare le verifiche e ogni soluzione possibile per limitare i disagi, ma non possiamo accettare il rischio che si ripetano i tragici eventi del passato. Non potevamo non intervenire in una situazione che è il risultato di controlli svolti in passato dal concessionario e che oggi sono anche oggetto di indagine da parte della magistratura ligure. Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a fine maggio non ha modificato in alcun modo gli obblighi e le modalità di ispezione delle gallerie previsti da una circolare del luglio 1967 tuttora in vigore. I concessionari lo sanno e proprio nei giorni scorsi abbiamo inviato loro una lettera per precisare alcune informazioni'. Le norme in vigore impongono alle società



concessionarie di eseguire ispezioni trimestrali per acquisire informazioni sullo stato della superficie del rivestimento delle gallerie. Il manuale di ispezione delle gallerie che abbiamo introdotto non ha cambiato questi obblighi né prescritto nuove modalità di ispezione. Il piano di indagine conoscitiva predisposto da Aspi dopo



Genova24

Genova, Voltri

il cedimento della Galleria Bertè di fine dicembre 2019 non è stato mai ritenuto dai nostri uffici alternativo alle prescrizioni della circolare del 1967. Al termine di queste rigorose verifiche, la Liguria sarà più sicura e anche per questo più attrattiva e più bella. Da assidua frequentatrice di quella terra sono vicina a tutte le persone, ai residenti, agli operatori economici, ai turisti che stanno vivendo disagi e problemi. Conosco bene quello che sta succedendo e anche per questo la Liguria è in cima alle priorità del nostro Governo. Lo è stata fin da subito: da quando ci siamo insediati abbiamo già stanziato un miliardo, tra finanziamenti e cantieri sbloccati, come i fondi per il nuovo ribaltamento a mare in grado di potenziare il porto di Genova. Vi assicuro che stiamo cercando tutte le soluzioni per ridurre il più possibile i disagi, e lo faremo col metodo seguito fino a ora: con dedizione, costanza e rigore, senza mai tralasciare nessun aspetto dei problemi e sempre insieme alle istituzioni locali'.

De Micheli: per la Liguria vogliamo sicurezza

Vezio Benetti

ROMA - Federlogistica lancia il progetto Digital Community mentre aumentano i soci e nascono le sedi territoriali . Passaggio di testimone al femminile al vertice nazionale della Federazione che fa capo a Confrasperto -Confcommercio: Bianca Maria Martinelli , direttore public policy Italia e Spagna di Amazon, figura di primo piano della società, succede a Laura Cantarelli (che ha mutato settore operativo e alla quale va il ringraziamento dell'associazione) alla vicepresidenza della Federazione. È quanto emerso dall'Assemblea dei soci che si è svolta ieri, nel corso della quale il presidente nazionale Luigi Merlo ha evidenziato, tra le altre, le priorità da legare decreto Semplificazione, che, secondo il numero uno di Federlogistica, 'Dev'essere l'occasione per completare l'attuazione della Riforma portuale eliminando diversi vincoli gestionali delle Autorità di Sistema e dare finalmente attuazi...



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE
 Via S. Pietro 11 - 16121 - Lodi (LO) - Tel. 0376/321111 - Fax 0376/321112
 www.messaggeromarittimo.it

Stampa | Logistica | Foto | AltomarePorto

LOGISTICA

De Micheli: per la Liguria vogliamo sicurezza

"Non potevamo rinviare i controlli, come qualcuno ci chiede, perché non si può mettere tra parentesi la sicurezza"

10 luglio 2020 - 10:10

di **Veziò Benetti**



ROMA - Per la Liguria vogliamo la sicurezza che non eredita più quello che purtroppo è avvenuto nel passato: quando è stato pagato un tributo inaccettabile. I ritardi che si stanno vivendo lungo le rotte della Liguria, si legge in una nota della ministra **De Micheli**, si esauriranno progressivamente nei prossimi giorni, con la conclusione di un imponente e approfondito piano di controlli delle gallerie e dei viadotti. In una regione dove abbiamo, per la sua conformazione fisica, la più alta concentrazione di gallerie d'Europa, abbiamo deciso di dare la massima priorità alla sicurezza. Abbiamo elaborato un piano, nell'ambito delle migliori regole tecniche, per garantire di ricevere quotidiani i controlli di un periodo compensato dai tempi di emergenza Covid-19 e dall'incalzare della stagione estiva, che hanno fatto riacuire i numeri di traffico. Abbiamo potenziato i team, abbiamo fatto aumentare...

ANNUNCI CONSIGLIATI [MILITANTISSIMO UOMO](#)
[MILITANTISSIMO UOMO](#)
[MILITANTISSIMO UOMO](#)
[MILITANTISSIMO UOMO](#)

Costa Crociere, primo via libera alla nuova stazione marittima a Genova

Genova - E' un altro segnale che fa ben sperare per il futuro delle crociere, in particolare del gruppo Costa . La compagnia italiana appartenente all'americana Carnival Corporation non rinuncia al progetto del nuovo terminal crociere di Genova, nella prestigiosa area del Porto Antico. Inizialmente prevista per il 2025 , la stazione marittima potrebbe addirittura essere consegnata in anticipo, grazie all' inserimento dell' opera nella "legge speciale Genova". La Conferenza dei servizi, come racconta oggi Il Secolo XIX , ha chiuso positivamente il primo esame del progetto, chiedendo - come da prassi - alcuni approfondimenti. La Conferenza, racconta Alberto Ghiara sul quotidiano genovese, 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 ".



Costa Crociere, primo via libera alla nuova stazione marittima a Genova

04 LUGLIO 2020 - ItaliaLive



Genova - E' un altro segnale che fa ben sperare per il futuro delle crociere, in particolare del gruppo Costa. La compagnia italiana appartenente all'americana Carnival Corporation non rinuncia al progetto del nuovo terminal crociere di Genova, nella prestigiosa area del Porto Antico. Inizialmente prevista per il 2025, la stazione marittima potrebbe addirittura essere consegnata in anticipo, grazie all'inserimento dell'opera nella "legge speciale Genova".

La Conferenza dei servizi, come racconta oggi **Il Secolo XIX** ha chiuso positivamente il primo esame del progetto, chiedendo - come da prassi - alcuni approfondimenti. La Conferenza, racconta Alberto Ghiara sul quotidiano genovese, 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

Iscriviti alla newsletter

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

Scopri di più

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Nuovo terminal Costa Crociere a Genova: incassato il primo via libera

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.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Porto nel caos, Hapag-Lloyd e Msc potenziano la ferrovia. "Genova non si abbandona"

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. 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 - 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 inaugurarla il prima possibile».

Anche Stefano Messina, presidente di Assarmatori e dello storico gruppo dello shipping genovese, va giù duro: «Abbandonare **Genova**? È 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. È 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: «È 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 queste, 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. 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 ministero e ad Autostrade e non dovrebbero essere prese alla lettera: «Penso che la situazione non sia così estrema - dice Signorini - È un doppio allarme: uno sul fronte infrastrutturale e serve una rapida soluzione.

Il porto di Genova è il fulcro essenziale del più importante sistema logistico e produttivo del Sud Europa. È 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: «È 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 queste, 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. 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 ministero e ad Autostrade e non dovrebbero essere prese alla lettera: «Penso che la situazione non sia così estrema - dice Signorini - È un doppio allarme: uno sul fronte infrastrutturale e serve una rapida soluzione.

Il porto di Genova è il fulcro essenziale del più importante sistema logistico e produttivo del Sud Europa. È 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: «È 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 queste, 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. 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 ministero e ad Autostrade e non dovrebbero essere prese alla lettera: «Penso che la situazione non sia così estrema - dice Signorini - È un doppio allarme: uno sul fronte infrastrutturale e serve una rapida soluzione.

Il porto di Genova è il fulcro essenziale del più importante sistema logistico e produttivo del Sud Europa. È 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: «È 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 queste, 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. 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 ministero e ad Autostrade e non dovrebbero essere prese alla lettera: «Penso che la situazione non sia così estrema - dice Signorini - È un doppio allarme: uno sul fronte infrastrutturale e serve una rapida soluzione.

Il porto di Genova è il fulcro essenziale del più importante sistema logistico e produttivo del Sud Europa. È 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: «È 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 queste, ndr) è stato quello di aumentare la merce trasportata su ferrovia».



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

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.

La lettera "L' azione mira alla condivisione delle responsabilità risarcitorie"

Torre Piloti, la replica della società Messina: "Non speculiamo"

Dall' avvocato Pietro Palandri riceviamo questa nota. "Egregio direttore, nella mia qualità di legale della Ignazio Messina S.p.A. Le scrivo per portare all' attenzione sua e dei suoi elettori alcune precisazioni in merito alla nota pubblicata dal suo giornale in data 1 luglio a firma del professor Vittorio Coletti, sotto il titolo "Se adesso si fabbrica anche la storia". Innanzitutto devo precisare che non corrisponde al vero che la mia assistita abbia agito per ottenere il risarcimento di danni. Essa ha invece convenuto in giudizio le parti che attraverso i loro rappresentanti si vedono ora sul banco degli imputati del cosiddetto processo torre piloti bis chiedendo, laddove ne fosse accertata la responsabilità, di condividere con queste ultime l' onere e dei risarcimenti già effettuati. Al riguardo va tenuto presente che la Ignazio Messina, in forza delle sentenze emesse dall' autorità giudiziaria penale nel processo che l' ha vista coinvolta, ha corrisposto ingenti somme non solo a risarcimento delle famiglie delle persone decedute e delle persone che hanno subito lesioni, bensì anche a favore degli enti pubblici e privati coinvolti in questo nuovo processo. E tale facoltà della Ignazio Messina, così come la verosimiglianza del diritto al rimborso (anche solo parziale) di quanto come sopra risarcito, è stata espressamente dichiarata nella prima delle già citate decisioni dell' autorità giudiziaria penale come del resto riconosciuto in altro articolo apparso sul suo giornale domenica 28 giugno a firma Marco Preve. Pur nel doveroso rispetto dell' opinione del professore Coletti non posso quindi condividere la sua affermazione secondo la quale l' azione civile proposta sarebbe cinicamente e lucidamente speculativa, analoga a quella dell' investitore di un "poveraccio" che chieda a quest' ultimo il risarcimento dai danni subiti dalla propria auto. L' azione della Messina mira nient' altro che alla condivisione delle responsabilità risarcitorie con chi dovesse essere dichiarato responsabile del sinistro". © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

'Pontremolese, avanti così Ma 78 milioni non bastano»

Peracchini (Provincia): 'Finanziamenti troppo diluiti nel tempo, ma È meglio di nulla» Roncallo (Authority): 'Bene i lavori sui binari». Gerini (Confindustria): 'Appalti subito»

I 78 milioni di euro stanziati per il raddoppio della Pontremolese, grazie a un emendamento al decreto Rilancio del ministro Orlando, sono solo l' inizio. Se una parte del territorio spezzino esprime soddisfazione, un' altra rimarca che si tratta di una goccia nel mare. Perché per adeguare i 140 km di tratta, compresa la realizzazione della galleria di Valico, serviranno ancora oltre un miliardo e mezzo. 'Un intervento che al massimo può tenere accesa la speranza, ma che di concreto non ci porta molto o afferma il presidente della Provincia Pierluigi Peracchini -. Si tratta di denaro troppo diluito nel tempo e che non basta per affrontare l' urgenza o per garantire soluzioni concrete. Sia chiaro, vista la situazione delle infrastrutture sul territorio ligure -toscano, quella è un' opera da completare con la massima urgenza. Per questo servono soldi per dare definitivo compimento alle situazioni che richiedono risposte immediate, come la galleria di valico. Meglio di nulla, ma ci aspettiamo che sia solo il primo passo». Meno caustico Pier Gino Scardigli, presidente dell' associazione Tirreno Brennero, che ricorda che 'si tratta del finanziamento del sub tratto della parte emiliana della Pontremolese. Sette km su 23, ma sono ancora oltre 50 i km da raddoppiare. Senza contare la galleria. Mi congratulo o prosegue Scardigli o con Orlando per questo emendamento, positivo e prezioso per la causa. Ma ad oggi non si può dire ancora che l' opera si farà. In attesa di vedere concretizzati i raddoppi occorre intavolare una discussione per farsi trovare pronti al 2023, per il confronto europeo sui corridoi Ten -t. Oltre ad approfondire il tema dei supporti finanziari in relazione agli importanti costi necessari a spostare le merci con una pendenza tale che obbliga all' utilizzo di due locomotive». I 78 milioni di euro appena individuati si aggiungono ad altri 92 stanziati a maggio e a 96 che erano già a disposizione. Avanzano circa 20 milioni che saranno utilizzati per allungare i binari in alcune stazioni della tratta complessiva, per far passare convogli più lunghi. Un punto fondamentale per il porto spezzino. 'Il nuovo stanziamento è una cosa ottima per il nostro porto che attende interventi sulla ferrovia Pontremolese da tempo o risponde la presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo -. Fondamentale incrementare ulteriormente il trasporto su ferro. Entro le ferie estive o annuncia la presidente o partiranno i lavori anche per quel che riguarda i nuovi binari all' interno dello scalo». Anche Confindustria La Spezia accoglie con soddisfazione la notizia dello stanziamento. 'Ci auguriamo o sottolinea il presidente Mario Gerini - che partano al più presto le gare d' appalto e i lavori, perché non possiamo rischiare di avere un' altra Variante Aurelia. Insieme alle associazioni di categoria e ai sindaci terremo alta l' attenzione sulla realizzazione di un' opera necessaria non solo per la movimentazione delle merci e il traffico **portuale**, ma per avere una efficiente linea di comunicazione tra territori vicini». Per il sottosegretario al ministero delle Infrastrutture e Trasporti Roberto Traversi le risorse stanziati 'serviranno a garantire in tempi più rapidi il raddoppio di una asse ferroviario importantissimo per la Liguria. Sono queste le opere che servono per rimettere in moto il Paese». I primi 5 milioni saranno disponibili già nel 2020, poi 16 milioni all' anno dal 2021 al 2025, 14 nel 2026, 20 nel 2027, 17 nel 2028, 14 nel



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

2029, 10 nel 2030, 7 nel 2031 e 3 milioni nel 2032.

Il Resto del Carlino

Ravenna

«Porto i container da Genova a Ravenna»

Parla il manager per l'Italia della multinazionale cinese: «In Liguria è il caos, la struttura romagnola è ottima e sta investendo molto»

di Lorenzo Tazzari **RAVENNA** Marco Donati è il direttore generale per l'Italia della multinazionale cinese Cosco Shipping. Si tratta del terzo armatore a livello mondiale, con oltre 800 navi, più della metà portacontainer. I contenitori del gruppo cinese, così come quelli delle altre compagnie, sono fermi nello scalo di Genova per via del blocco dell'autostrada che non consente ai camion di arrivare in banchina a prendersi i container per portarli a destinazione. Donati ha scritto una lettera alla clientela suggerendo di prendere in considerazione anche altri due o tre porti, oltre a quello ligure, compreso **Ravenna**. **Donati, come vorreste utilizzare il porto romagnolo?** «Indichiamo alla nostra clientela come, a fronte dei gravi problemi dello scalo ligure per via del blocco dell'autostrada, sia una validissima alternativa il feeder che dal **porto** di **Ravenna** porta container al Pireo, da dove partono 15 linee per tutto il mondo. Non intendiamo spostare a **Ravenna** le grandi navi oceaniche che abbiamo a Genova». **Perché Ravenna sarebbe meglio dello scalo ligure?**

«È la prima volta che a Genova 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, i container fermi da giorni sui piazzali perché il cliente non può ritirarli e i terminalisti che non fanno sconti ma, al contrario, intendono essere pagati anche se il container resta fermo per cause di forza maggiore. Di qui la soluzione **Ravenna**, **porto** dove sono in corso investimenti ferroviari molto importanti ed è appena stata assegnata la gara per il progetto hub portuale, per approfondire i fondali, rifare le banchine e allestire aree logistiche». E poi in Mediterraneo avete il **porto** del Pireo. «Sì. Il **porto** del Pireo è nostro. Già oggi veniamo una volta alla settimana a **Ravenna** con il servizio feeder. Il giorno che questo **porto** avrà a disposizione le nuove infrastrutture ferroviarie e approfondito i fondali, sarà tra i porti più competitivi e noi saremo già qui pronti a sfruttare le nuove potenzialità». **Su quali nuovi traffici puntate?** «Ci interessa l'export delle piastrelle del bacino di Sassuolo, ma anche l'ampia e ricca area industriale del Veronese. Ormai il problema non è più il tempo che si impiega da Milano per andare a Genova o a Venezia o **Ravenna**. Ma quanto costa e quanto impiego per fare il cosiddetto ultimo miglio, arrivare in **porto** con la merce e imbarcare, o viceversa. A Genova l'ultimo miglio costa più di tutto il resto». «In dieci giorni - commenta il presidente dell'Autorità di sistema portuale Daniele Rossi - il **porto** ravennate ha ottenuto due importanti attestati di fiducia e in maniera concreta. Royal Caribbean si è accordata per far partire, dall'estate 2021, le crociere della nave Rhapsody of the Seas dal nostro terminal crociere, lasciando Venezia. Ora Cosco sta valutando come aumentare la presenza nello scalo ravennate alla luce del potenziamento in atto. I giochi si fanno adesso e noi siamo in partita con almeno



Il Resto del Carlino

Ravenna

500 milioni complessivi di investimenti, tra pubblico e privato». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

È UNO DEI LEADER DELLO SHIPPING MONDIALE

Il colosso Cosco fugge da Genova e valuta il porto di Ravenna

Sabadini (Sapir): «Il sistema logistico dell' Emilia Romagna deve candidarsi e oggi ha le carte in regola per farlo»

ANDREA TARRONI

RAVENNA Un segnale netto, incontrovertibile. Una circolare ai propri clienti, con un messaggio che non può indurre fraintendimenti: «A Genova la situazione di caos non ci consente più di utilizzare lo scalo. Utilizzate, in alternativa, Trieste e **Ravenna**». La voce corre nella stampa specializzata e ne dà notizia anche il Sole24Ore perché a inviare il dispaccio è uno dei grandi colossi dello shipping mondiale: la cinese Cosco. La stessa che detiene, come braccio economico dello stato orientale, il **porto** del Pireo e che movimentata con 800 navi ben 56 milioni di tonnellate di merci. La situazione ligure è sotto gli occhi di tutti, fra crollo del ponte Morandi e condizioni impraticabili di vari sottopassi autostradali. Persino l' armatore Ignazio Messina, che ha come base proprio Genova, attraverso un colloquio col Corriere Romagna com piuto dal suo agency manager, Riccardo Cantelli, non nascondeva «le problematiche che stiamo vivendo in Liguria e in Basso Piemonte» e il probabile crescente utilizzo del fronte Adriatico per «sfruttare al meglio le nostre imbarcazioni». Si tratta delle più grandi al mondo, e una delle loro ammiraglie (la Jolly Vanadio) aveva attraccato alla Sapir nel maggio scorso. Ora, il presidente del Terminal, Riccardo Sabadini, commenta questa ulteriore apertura su **Ravenna** leggendola però in primis come «un elemento che deve far ragionare il Paese: se un grande player come Cosco dà quel giudizio su un grande **porto** italiano dobbiamo innanzitutto pensare come sistema Italia non perderlo». Ese nel radar del gigante cinese ci sono ora oltre a **Ravenna** e Trieste anche La Spezia e Venezia, secondo il "numero uno" di Sapir bisogna partire da un presupposto: «Un vettore come Cosco non programma le toccate dei prossimi 15 giorni, ma pensa con una visione di medio -lungo periodo. Sbaglieremmo se interpretassimo questo passaggio come un bivio da mors tua, vita mea - premette Sabadini-. Ma è chiaro che se stanno valutando alternative, il sistema logistico dell' Emilia Romagna deve candidarsi e oggi ha tutte le carte in regola per farlo». Corroborato dalla positiva riuscita dell' operazione con la Jolly Vanadio, Sabadini sottolinea che «il **porto** di **Ravenna**, riferimento della regione geografica per i traffici verso il Nord, ha fatto i compiti a casa. Sapir ha concluso le operazioni burocratiche per gli ampliamenti, Autorità portuale è riuscita a portare a compimento l' affidamento dei lavori del Progetto Hub e ora si attendono solo le tempistiche tecniche per l' entrata in scena ufficiale del General Contractor. Intanto con la demolizione del Ponte Teodorico - elenca il presidente del Sapir - abbiamo gli spazi per il passaggio dei treni dalla sagoma di ultima generazione e le Ferrovie hanno finanziato i nuovi collegamenti. I grandi player internazionali - sottolinea - hanno a noia la formula italiana del faremo. Noi possiamo affermare che stiamo facendo, e questo è un buonvantaggio competitivo. **Ravenna** e l' Emilia Romagna è giusto pertanto che giochino la loro partita».



MARINA DI RAVENNA

In diga senza bicicletta Autorità portuale rende più esplicito il divieto

Dopo la caduta di un ciclista, l'ente scrive a caratteri più visibili l'accesso riservato ai soli pedoni

ALESSANDRO MONTANARI

RAVENNA Dopo la caduta in bicicletta di una persona nella giornata di martedì, **Autorità portuale** è corsa ai ripari ribadendo in maniera più decisa il divieto di percorrere in bicicletta i quasi tre chilometri della lingua di cemento di Marina di Ravenna. Bici condotte a mano Il divieto è sempre esistito anche se non viene rispettato praticamente da nessuno. Tuttavia è leggibile nella cartellonistica a fianco della sbarra della diga Zaccagnini: le biciclette sono ammesse ma dovrebbero essere condotte a mano. Ora l'ente **portuale**, che gestisce ed esegue la manutenzione della diga foranea, lo ha scritto a caratteri cubitali nel pannello luminoso di ingresso: "Accesso consentito esclusivamente ai pedoni". Si tratta di un avviso precauzionale dopo quanto avvenuto nella giornata di martedì: un ciclista è stato trovato riverso tra gli scogli ed è stato portato in gravi condizioni al Bufalini. I lavori in corso La bicicletтата in diga, anche se non sarebbe permessa, è un classico alla pari della passeggiata ed è uno dei modi più utilizzati dai pescatori per raggiungere le zone più lontane. Va anche ricordato che la diga è stata sottoposta a lavori fino a metà giugno per un intervento di riasfaltatura che riprenderà poi a fine estate, secondo quanto concordato tra l'ente **portuale** e il Comune di Ravenna. Anche per questo motivo è ancora più necessario, quando si percorre la diga, fare attenzione per non incorrere in incidenti simili a quelli accaduti al ciclista nella giornata di martedì.



Porti turistici

Posti barca esauriti e noleggi in crescita Mancano solo i gruppi da crociera

Manuela D' Angelo

Tutto esaurito al porto di Castiglione della Pescaia: secondo i dati della Capitaneria il traffico diportistico è aumentato giorno dopo giorno, dal 2 giugno: i 200 posti barca sono al momento tutti occupati e lo stesso vale per il porto di Punta Ala, 900 posti barca, il 90% già richiesti. Conferma il trend positivo anche Marina di Scarlino, tra la Maremma e l' arcipelago toscano, a poche miglia dall' isola d' Elba. Stefan Neuhaus, amministratore delegato di Toscana Resort Castelfalfi, spiega: «Se potessi dimenticare il lockdown, direi che qui non sembra mai arrivata la pandemia. Tutti esauriti i 960 posti barca, in crescita i transiti, gli affitti e i charter. Pieni anche i nostri hotel. Manca la fetta di turisti russi e gli angloamericani; spariti anche gli olandesi. Diciamo che questa estate parleremo quasi solo italiano». Da Livorno, il porto di San Vincenzo aspetta ancora i suoi clienti storici: «Si stanno muovendo a poco a poco - dice il sindaco Alessandro Bandini - La ripresa c' è, i telefoni squillano, fioccano le prenotazioni, ma nel mese di giugno abbiamo registrato un calo del 15%. Le proiezioni però fanno ben sperare in un settembre sold out e in un ottobre eccezionale. Tempo e Covid permettendo». Ma la fotografia della costa post Covid non è uguale in tutta la Toscana. Trentacinque mila passeggeri sbarcati negli ultimi sei mesi del 2019, zero passeggeri in questo 2020: sono i dati del porto di Marina di Carrara, la cui vocazione turistica non è la più spiccata, ma che da qualche anno sulle navi da crociera aveva fatto grandi numeri. «I crocieristi sono a zero dovunque - commenta Carla Roncallo, presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Ligure Orientale - Ma Marina di Carrara è un porto commerciale; non è la crisi turistica che preoccupa quello scalo, ma la movimentazione della merce, che rispetto al 2019 ha visto un calo del 22%».



Il Tirreno

Livorno

economia

Effetto Covid sul porto: sparita una nave su tre

In giugno in calo le "autostrade del mare", un po' meglio i traghetti. E i traffici per l'industria della carta sono perfino in aumento

livorno Non è una sorpresa che anche nel mese di giugno sia risultato in calo rispetto a 12 mesi fa il numero di navi che hanno fatto tappa nel **porto** di **Livorno**: 551 in tutto, cioè il 29% in meno nel raffronto con il giugno 2019, senza l'emergenza coronavirus fra i piedi (e nemmeno il blocco delle crociere o il rallentamento dei traghetti). Si tratta dei dati dell'Avvisatore Marittimo del **porto** di **Livorno**: fotografano il numero di navi (e non il loro tonnellaggio e il quantitativo di merci arrivate) e hanno la virtù di esser sfornate praticamente a tambur battente. Il termometro della "febbre" del nostro **porto** lo dà l'andamento complessivo del secondo trimestre, quello che comprendendo il periodo di aprile, maggio e giugno, abbraccia in pieno i primi effetti delle misure anti-contagio con i provvedimenti del governo (e con le ripercussioni dello stop alle produzioni industriali che la Cina spedisce normalmente in Europa): dal 1° aprile a tutto giugno sono passate nel **porto** di **Livorno** 1.389. Tante sì ma il 34% in meno se raffrontate allo stesso periodo dello scorso anno. C'è da segnalare un'accoppiata di due aspetti positivi. L'uno: il 29% è un calo pesante ma non si tratta di un black out totale, anche nel periodo più nero del lockdown il **porto** non si è mai fermato completamente azzerando del tutto i traffici. L'altro: rispetto a maggio la flessione è più contenuta (era stata di oltre il 36%). Però bisogna tener presente che «dall'analisi dei dati del traffico navi registrato in giugno - spiega Fabrizio Moniga - si evince la maggiore diminuzione nel periodo Covid-19 di uno dei traffici prevalente del **porto** quale quello dei ro-ro»: cioè i camion spediti via nave, le "autostrade del mare", insomma. Su questo fronte la variazione negativa rispetto allo stesso mese dell'anno scorso è stata «pari al 32,8%: sono arrivate mediamente due navi in meno al giorno». Non è l'unica battuta d'arresto piuttosto pesante: «Calano del 47% le navi adibite a trasporto autovetture nuove», rincarano dall'Avvisatore. Sempre meglio del mese scorso, quando l'arretramento rispetto agli standard 2019 aveva addirittura superato i 65 punti percentuali. Non dimentichiamo però che qualcosa si muove. Per dirne una: il traffico di cellulosa ha fatto registrare addirittura un aumento rispetto al dato dello scorso anno (più 8%). Il motivo? La forte richiesta di materiali tipo pannocarta, scottex e simili da impiegare nelle sanificazioni e nella nostra vita quotidiana nell'era del Covid-19: l'impennata dei consumi di prodotti cartari va avanti già da settimane e settimane, tant'è vero che il quotidiano confindustriale "Sole 24 Ore" indicava per il **porto** di **Livorno** che i traffici di prodotti destinati all'industria della carta avevano tenuto a galla le movimentazioni. Da dire che **Livorno**, in fatto di traffici portuali, uno dei poli nazionali più importanti per la cellulosa. Merita una sottolineatura anche l'andamento dei traghetti: l'Avvisatore parla di «traffico in ripresa rispetto ai mesi scorsi» ma la variazione negativa rispetto al giugno 2019 rimane pur sempre del 23,8%. Non c'è bisogno di ricordare che le crociere sono azzerate. Quanto al resto: «Tiene il traffico delle cisterne sia dei prodotti petroliferi che chimici, e chiude il mese in pareggio rispetto a giugno 2019. Lo stesso dicasi per le gasiere». E i contenitori? «Sono 61 le navi portacontainer giunte a **Livorno**», dice Moniga. Dodici in meno a paragone di dodici mesi prima e mantenendo una variazione negativa stabile rispetto



Il Tirreno

Livorno

a quanto accaduto nel resto del trimestre primaverile. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

terminal lorenzini

Più rapidità per i treni Fra Authority, Dogane e Finanza c'è l'intesa

livornoL' Authority in tandem con Agenzia delle Dogane e Guardia di Finanza fa un passo avanti nel miglioramento del flusso ferroviario da e per le banchine: nero su bianco la procedura per la gestione del Varco Ferrovia Galvani presso il terminal Lorenzini, poi firmata nella sede distaccata dell' istituzione portuale. «La procedura - è stato reso noto - si applica a tutte le operazioni di transito di vagoni ferroviari. Sulla base delle prescrizioni contenute nel documento, il terminalista dovrà realizzare un sistema di video sorveglianza nei pressi del varco ferroviario collegato alle postazioni della Guardia di Finanza (caserma Sgarallino e varco Galvani) e a quella degli uffici dell' Authority». Il terminalista dovrà inoltre mettere a disposizione dell' Agenzia delle Dogane e delle Fiamme Gialle una serie di informazioni utili alle verifiche necessarie. A comincia dal fatto che «almeno due ore prima della manovra» sarà comunicato «l' elenco dei vagoni e l' elenco dei contenitori in transito», compreso il loro numero identificativo. Obiettivo: dare «tutte le necessarie indicazioni da seguire dall' inizio al termine della manovra in modo così da rendere il varco operativo 24 ore su 24».

LIVORNO

Effetto Covid sul porto: sparita una nave su tre

In giugno in calo le "comodità del mare", con più esportazioni. L'effetto per l'industria della cartiera portiva è accecato

Il terminalista dovrà realizzare un sistema di video sorveglianza nei pressi del varco ferroviario collegato alle postazioni della Guardia di Finanza (caserma Sgarallino e varco Galvani) e a quella degli uffici dell' Authority. Il terminalista dovrà inoltre mettere a disposizione dell' Agenzia delle Dogane e delle Fiamme Gialle una serie di informazioni utili alle verifiche necessarie. A comincia dal fatto che «almeno due ore prima della manovra» sarà comunicato «l' elenco dei vagoni e l' elenco dei contenitori in transito», compreso il loro numero identificativo. Obiettivo: dare «tutte le necessarie indicazioni da seguire dall' inizio al termine della manovra in modo così da rendere il varco operativo 24 ore su 24».

Più rapidità per i treni Fra Authority, Dogane e Finanza c'è l'intesa

Il terminalista dovrà realizzare un sistema di video sorveglianza nei pressi del varco ferroviario collegato alle postazioni della Guardia di Finanza (caserma Sgarallino e varco Galvani) e a quella degli uffici dell' Authority. Il terminalista dovrà inoltre mettere a disposizione dell' Agenzia delle Dogane e delle Fiamme Gialle una serie di informazioni utili alle verifiche necessarie. A comincia dal fatto che «almeno due ore prima della manovra» sarà comunicato «l' elenco dei vagoni e l' elenco dei contenitori in transito», compreso il loro numero identificativo. Obiettivo: dare «tutte le necessarie indicazioni da seguire dall' inizio al termine della manovra in modo così da rendere il varco operativo 24 ore su 24».

Imbrocchatori di Onorato in aiuto del cargo Grimaldi che a Olbia si incaglia

Imbrocchatori di Onorato in aiuto del cargo Grimaldi che a Olbia si incaglia

Il Tirreno

Livorno

incidente al "valencia" partito da livorno

I rimorchiatori di Onorato in aiuto del cargo Grimaldi che a Olbia si incaglia

Le due dinastie di armatori in perenne lotta fra loro L' amministratore delegato della Balena Blu ha condotto personalmente i soccorsi

livorno Una nave proveniente da Livorno si è incagliata all' ingresso del porto di Olbia nella mattinata di ieri: non è chiaro se si sia trattato di un errore di manovra o se nell' incidente marittimo abbia avuto una quale parte il forte vento che spirava sulla zona, fatto che la nave si è adagiata su un fondale sabbioso senza però creare problemi alla navigazione delle navi passeggeri. Non si è verificato nessun danno di rilievo al cargo, viene riferito da fonti della direzione marittima, e neppure si sono registrati feriti. Si tratta dell' Eurocargo Valencia lungo 195 metri, che avrebbe dovuto ormeggiare alle 4 e ripartire dopo tre ore. E' un aspetto curioso il fatto che a prestare aiuto alla nave appartenente alla compagnia di navigazione Grimaldi Lines sono stati i rimorchiatori della società della famiglia Onorato, che ha in concessione il servizio di rimorchio nel porto sardo. Com' è noto, stiamo parlando degli eterni rivali dell' altra grande dynasty imprenditoriale del mare, i Grimaldi. Senza contare che uno dei due rimorchiatori è il "Vincenzo Onorato", il nome del patron che ha combattuto con Emanuele Grimaldi un' aspra battaglia polemica. A ciò si aggiunga che a guidare le operazioni di soccorso, secondo quanto riferito da fonti del gruppo della Balena Blu, è stato personalmente Achille Onorato, amministratore delegato della holding armatoriale di famiglia. Sempre a Olbia, nel gennaio dello scorso anno si era verificato un incidente fra navi delle due flotte rivali: il "Cruise Bonaria" di Grimaldi Lines aveva urtato l'"Athara" di Tirrenia. Non è chiaro se nell' incidente di ieri mattina si sia trattato di un errore di manovra o se nell' incidente marittimo abbia avuto una quale parte il forte vento che spirava sulla zona oppure un guasto, fatto che la nave si è adagiata su un fondale sabbioso senza però creare problemi alla navigazione delle navi passeggeri. Il problema semmai è per gli allevamenti di cozze: alcuni soci del Consorzio miticoltori di Olbia hanno raccontato ai giornalisti di aver perso tutta la produzione pronta per la vendita dei prossimi mesi. Si tratta di una quarantina di filari non più allineati, travolti e ammatassati uno con l' altro: gli esponenti del Consorzio temono che buona parte della produzione sia rimasta danneggiata. Il presidente dei miticoltori Raffaele Bigi riferisce che inizialmente si era pensato che il cargo fosse finito all' interno dell' area dell' allevamento travolgendo i filari. «Poi - spiega - abbiamo appreso che in realtà la nave è incagliata su una banchina di sabbia ad alcune decine di metri, quindi è probabile che lo sconquasso nell' allevamento sia stato causato da un' accelerazione prodotta nel disperato tentativo di disincagliarsi, o da qualche manovra del rimorchiatore intervenuto». Le cooperative interessate hanno già avviato le perizie: adesso, col supporto di un legale, di un perito tecnico (per valutare le condizioni degli impianti) e di un biologo (per quantificare i danni subiti dalla produzione), domani daranno una stima esatta delle perdite: potrebbero anche essere rilevanti. «Si tenterà di salvare tutto quel che si può», assicura Bigi. E' infine da aggiungere che il gruppo Onorato ha deciso di vendere i propri rimorchiatori sardi. Fra i pretendenti in lizza secondo quanto riferisce la stampa di settore c' è anche una società livornese (il gruppo della famiglia Neri), oltre a aziende veneziane, genovesi, spagnole e danesi. --



Elba, «Freccia gialla» all' ancora Ma dal 16 luglio torna a correre

Protesta degli albergatori: «I nostri clienti sono penalizzati». La società replica: «Stiamo arrivando»

PORTOFERRAIO All' Elba i turisti sono arrivati. Non tantissimi come gli scorsi anni, ma in misura superiore alle aspettative grazie anche ad azzeccate campagne promozionali che sono riuscite a comunicare al meglio il messaggio di «un' isola sicura con il lusso dello spazio». Un 'jolly' non di poco conto da spendere sul mercato per attirare il popolo delle vacanze nella stagione turistica più 'particolare'. La ripartenza, insomma c' è stata, ed è avvenuta nonostante l' handicap di un sistema di collegamenti marittimi tra l' isola ed il continente che purtroppo non è ancora entrato a regime. Sulle banchine non passa inosservata l' assenza pesante del monocarena 'Corsica Express Three' della Corsica Sardinia Elba Ferries che, a differenza dei traghetti di Toremar, Moby e Blu Navy, operativi ormai da settimane pur con qualche corsa in meno, soprattutto nella fascia serale, non ha ancora iniziato il suo consueto servizio di linea stagionale che di solito partiva il 1 giugno. Una situazione, quella del venir meno delle corse del traghetto più veloce tra quelli in servizio sulle rotte del Canale di Piombino che ha spinto l' Associazione Albergatori Elbani a protestare vibratamente con la compagnia di navigazione delle 'navi gialle.' «Ho scritto all' amministratore delegato di Corsica Sardinia Elba Ferries - dice il presidente degli albergatori Massimo De Ferrari - per sapere cosa intendono fare. I continui rinvii sono causa di grande fastidio per chi ha prenotato i loro biglietti e non trova la nave. E vero che i clienti vengono riprotetti con Moby, ma, prima di salire a bordo, devono andare in biglietteria a fare il cambio del biglietto e, come gli altri, non possono andare direttamente agli imbarchi. E la colpa è anche dell' autorità portuale che ha consentito alle compagnie di fare programmazioni di 15 giorni in 15 giorni». Il direttore commerciale di Corsica Sardinia Elba Ferries Raoul Zanelli Bono ha ufficializzato la data per il Freccia gialla. «I collegamenti - spiega Zanelli Bono - avranno inizio il 16 luglio. La ragione del ritardo della messa in linea del nostro mezzo veloce è dovuta all' impossibilità di fare i lavori necessari a bordo post Covid prima di giugno. L' entrata in linea corrisponderà all' inizio dei flussi importanti di traffico. Del resto le altre compagnie viaggiano ancora a regime ridotto». Roberto Medici.



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

«I turisti sono arrivati Mancano i traghetti»

Gli operatori elbani chiedono a Elba Ferries di ripristinare il mezzo veloce «Le presenze sono già un buon numero, i collegamenti però non ci aiutano»

PORTOFERRAIO L' Elba del turismo, dopo l' emergenza Covid-19, è ripartita in maniera soddisfacente. I turisti sono arrivati. Non tantissimi, ma in misura superiore alle aspettative. Per parte di loro la vacanza non è però iniziata nel mondo migliore perché il sistema dei collegamenti marittimi non è entrato ancora a pieno regime. E se, da un lato, Toremar sta svolgendo tutte le corse e Moby e Blu Bavy, pur saltandone qualcuna, sono comunque operative da settimane, sulle banchine si nota l' assenza pesante del mezzo veloce dell' Elba Ferries che, solitamente in linea dal 1 giugno, ad oggi non è ancora entrato in servizio. Una situazione che ha spinto il presidente dell' Associazione Albergatori Massimo De Ferrari a scrivere una dura lettera di protesta all' ad della compagnia di navigazione. «Ho chiesto raggugli - dice De Ferrari - in merito alle loro intenzioni. Questi continui rinvii nell' attivazione della linea sono causa di grande fastidio perché hanno venduto i biglietti a clienti che, pur riprotetti con Moby, devono sopportare il disagio di andare in biglietteria a fare il cambio del biglietto senza poter dirigersi come gli altri, direttamente agli imbarchi. Ho protestato chiedendo che per lo meno non venisse fatto questo. Mi hanno risposto che non si può fare altrimenti aggiungendo e faranno il possibile per ripristinare prima possibile il servizio. Intanto però stanno facendo un danno all' Elba. E la colpa è anche dell' autorità portuale che ha consentito alle compagnie di fare programmazioni non definitive, ma di 15 giorni in 15 giorni. Cosa di cui hanno approfittato con orari last minute e rinunce senza conseguenze». Duro anche il giudizio di Alessandro Gentini, altro albergatore. «Per l' Elba - dice - non è certamente una bella cosa. Gli altri vettori si sono sacrificati anche con perdite importanti. Questi continui ritardi non fanno un buon servizio all' isola. Sarebbe stato utile che la linea fosse stata attivata almeno il 1°luglio. Invece hanno rimandato ancora. Se anche gli altri avessero fatto così non so come le strutture ricettive avrebbero fatto ad avere i clienti». Sulla stessa linea d' onda è anche il sindaco di Portoferraio Angelo Zini. « Certamente - dice il primo cittadino - è una situazione che preoccupa perché, visto che la stagione è ripartita in modo positivo ci aspettavamo da tutti i vettori una risposta che invece in qualche caso non c' è stata. A Piombino, talvolta, ci sono state criticità per l' insufficiente numero di corse in qualche fascia oraria». Più pacata l' analisi di Claudio Della Lucia, coordinatore della gestione associata per il turismo dell' Elba. «Pur essendoci un flusso che fino ad ora stato allo stesso livello degli altri anni - spiega - la crescita è più alta di quanto ci si aspettava, Credo quindi che Corsica Elba Ferries abbia fatto male i conti essendo stata troppo pessimista sul reale andamento della stagione. Nel post Covid-19 l'Elba sta rispondendo bene e loro sono rimasti indietro». Roberto Medici.



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Il mezzo veloce di Elba Ferries

La compagnia: «La Freccia Gialla sarà di nuovo operativa dal 16 luglio»

PORTOFERRAIO Il servizio di linea stagionale dell' Elba Ferries riprenderà il prossimo 16 luglio. Ad ufficializzarlo su nostra richiesta, spiegando anche i motivi del ritardo nell' attivazione della linea, è stato ieri il direttore commerciale di Corsica Sardinia Elba Ferries Raoul Zalli Buono. «I collegamenti - spiega Zanelli Bono - avranno inizio il 16 luglio. La ragione del ritardo della messa in linea del nostro mezzo veloce è dovuta alla nota crisi sanitaria ed all' impossibilità di fare i lavori necessari a bordo prima di giugno. L' entrata in linea del traghetto Elba Ferries, l' inconfondibile nave gialla, corrisponderà comunque all' inizio dei flussi importanti di traffico. Del resto le altre compagnie viaggiano ancora a regime ridotto». Il mezzo che 'Elba Ferries impiegherà sulle rotte del canale di Piombino, andando ad aggiungere ai traghetti di Moby e Toremar ed all' 'Acciarello' della Blu Navy, operativi tutto l' anno che, pur saltando alcune corse, hanno ripreso da tempo il servizio di linea sulla tratta Piombino-Portoferraio, sarà ancora una volta l' Hsc 'Corsica Express Three'. Si tratta di un traghetto veloce appartenente alla classe 'Acquastrada TMV 103, costruito nei cantieri navali Rodriguez di Pietra Ligure e dal cantiere I,n.m.a di La Spezia e varato nel 1997, che solitamente è in grado di trasportare 150 auto e 535 passeggeri. Un numero che per rispettare le regole sul distanziamento sociale imposte dell' emergenza Coronavirus è inevitabilmente destinato ad essere rivisto al ribasso. La 'Freccia gialla', così come è stato ribattezzato il mezzo veloce, è in grado di compiere la traversata in soli 40 minuti. Fino allo scorso anno effettuava anche due corse settimanali sulla tratta Portoferraio-Bastia, collegando in un' ora e mezzo l' Elba alla Corsica, che quest' anno risultano cancellati. R.M.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Fiumicino, via ai lavori per il dragaggio del canale tra le proteste dei pescatori

L'INTERVENTO Prende il via il dragaggio del porto-canale di Fiumicino con il settore della pesca sul piede di guerra. Il contrasto tra **Autorità** di **sistema portuale**, che ha affidato l'escavo alla ditta F.T. Costruzioni, e gli operatori portuali verte sull'esigua quantità di detriti da rimuovere nella parte terminale della Fossa Traianea. «È da apprezzare lo sforzo dell'**Autorità** che cerca di mettere in sicurezza la foce del canale navigabile dice Gennaro Del Prete, presidente della cooperativa Pesca romana ma come accaduto in precedenza questi interventi sono palliativi. È infatti necessario un escavo pesante che porti il fondale a circa 4 metri per dare sicurezza alla navigabilità, non solo dei pescherecci e dei rimorchiatori ma anche delle banche a vela ormeggiate nella darsena». I tecnici dell'**Autorità** hanno bandito l'appalto per il quale sono stati stanziati 190mila euro con cui prelevare 10mila metri cubi di detriti che sono chiaramente insufficienti a portare il pescaggio a 4 metri di un tratto lungo circa 400 metri. Con i soldi del ribasso a base d'asta, l'**Autorità** intende poi attivare il livellamento del fondale con un particolare intervento sulla fastidiosa barra di sabbia allo sbocco. Tutto ciò in attesa di avviare i lavori per costruire la darsena dei pescherecci, a nord della foce, dove dovrebbe anche sorgere il porto commerciale. «Purtroppo non ci siamo conclude Del Prete per una tranquilla navigazione all'interno dell'approdo occorre un consistente escavo. Stiamo parlando di rimuovere almeno 150mila metri cubi di detriti con cui eliminare problemi agli scafi». Le eliche dei pescherecci sono le parti più soggette a subire danni anche a causa del materiale trasportato dal fiume durante le piene. Paradossalmente i motopesca non possono fare il pieno di carburante perché lo scafo si appesantisce e quindi aumentano i rischi. Analogo problema per i potenti rimorchiatori. Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Rivoluzione Beverello un gate per compagnia prima prova superata

LA SVOLTA Antonino Pane Più spazio, più indicazioni, più distanziamenti. Il nuovo dispositivo per gli imbarchi e gli sbarchi al molo Beverello ha funzionato. Certo, bisognerà aspettare test più probanti prima di cantare vittoria, visto che ieri il tempo incerto ha frenato la corsa al mare. Le partenze mattutine, quelle intorno alle 9, hanno comunque registrato una buona affluenza e tutto è filato liscio: sono stati effettuati diversi controlli a campione della temperatura e, soprattutto, sono stati rispettati i distanziamenti. La chiave di volta sembra essere stata l'apertura di più gate, uno per compagnia. Abbandonata l'idea del gate unico che faceva da imbuto, ora tutto sembra funzionare molto meglio. Migliorata anche la segnaletica pedonale mentre si sta ancora lavorando per creare altre zone d'ombra. IL SOPRALLUOGO Il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Tirreno centrale, Pietro Spirito, ha presenziato personalmente alle partenze più affollate. «Mi sembra che la situazione sia nettamente migliorata. La soluzione di un gate per compagnia facilita gli imbarchi e, soprattutto, non crea quei paurosi assembramenti nell' unico gate destinato alle partenze». Niente calca e più spazio a disposizione. Ma non si poteva fare prima ed evitare la levata di scudi dei sindaci di Capri e Ischia e le proteste degli armatori? «Certo che si poteva fare prima - sottolinea Spirito - il fatto è che la Protezione Civile voleva l' imbuto per effettuare il maggior numero possibile di controlli della temperatura. Cosa chiesta con insistenza anche dai sindaci. Ora la situazione anche sotto il profilo dei contagi è nettamente migliorata e abbiamo potuto adottare queste nuove misure nate dal confronto con gli armatori. A tempo di record - aggiunge Spirito - abbiamo anche fatto installare strutture capaci di garantire più zone d'ombra. Ora le attese sono certamente più confortevoli». E veniamo agli armatori. Giuseppe Langella, ad di Snav, è stato in costante contatto con i suoi uomini al Beverello. «Dobbiamo aspettare - dice - ci vogliono test con più persone per dire che tutto va bene. Avevamo da subito detto che la situazione sarebbe migliorata aprendo altri gate. Ora finalmente ci siamo arrivati». Soddisfatto anche l' armatore Salvatore Lauro. «Con più spazio a disposizione è stato molto più facile incanalare i passeggeri verso il proprio mezzo di imbarco. Ora aspettiamo altre installazioni per proteggere dal sole. Credo che già il prossimo week end sarà un test ancora più significativo visto che, dalla prossima settimana, vogliamo anche riprendere le corse dal Beverello con Sorrento». Ombrelloni, percorsi chiari da seguire dalle biglietterie agli imbarchi, più personale pronto a fornire informazioni e a chiedere i giusti distanziamenti. Questo il volto del Beverello in attesa della nuova Stazione Marittima. Proprio il cantiere limita moltissimo la mobilità in tutta l' area. La preoccupazione degli operatori turistici isolani e costieri è che i fermi e le limitazioni imposte dal Covid finiranno per incidere sulla tabella di marcia per la costruzione della nuova Stazione Marittima e ci sarà da affrontare anche la prossima estate con un Beverello a scartamento ridotto. Da questo punto di vista il presidente Spirito è tranquillizzante: «Faremo di tutto - assicura - per recuperare il tempo perso e rispettare i tempi per la consegna dell' opera. Con la ripresa del turismo e con il riavvio delle crociere dobbiamo essere pronti ad offrire una Stazione Marittima capace di sopportare grandi volumi di traffico ed offrire ai passeggeri sale di attesa ampie e confortevoli». Armatori, sindaci, operatori turistici e pendolari aspettano fiduciosi e guardinghi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cronache di Salerno

Salerno

Salerno - Accesi i riflettori sul porto ed, in particolare, sui rapporti tra i concessionari e l' autorità portuale

Concessioni in scadenza, Italia Nostra e Fdc: "Ci siano procedure trasparenti"

Andrea Pellegrino Canoni concessori e spazi in scadenza il prossimo 31 dicembre. Italia Nostra e Figli delle Chiancarelle accendono i riflettori sul porto di Salerno ed, in particolare, sui rapporti tra i concessionari e l' **autorità portuale**. Una fitta corrispondenza, una richiesta di accesso agli atti e anche una segnalazione all' Anac (**autorità** nazionale anticorruzione) per «vigilare in virtù dell' imminente scadenza dei titoli concessori». Al momento non ci sarebbe nessun atto ufficiale, il tutto si evince dalla documentazione in possesso delle associazioni che ne hanno fatto richiesta. «Dagli atti in nostro possesso, si segnalano - si legge - presunte anomalie nel l' ambito dei rapporti concessori instaurati tra l' **autorità portuale** di Salerno ed alcune imprese per l' occupazione di consistenti spazi del porto commerciale di Salerno». Infatti, sarebbe «impossibile ricostruire l' esatto ammontare e l' effettivo, corretto e regolare pagamento». Si tratta di decine e decine di spazi utilizzati da cantieri navali, pontili, officine, fabbricati, chioschi di bar, distributori di carburante, sedi e box, utilizzati tra il porto commerciale e il "Masuccio Salernitano". Tutte concessioni che a fine anno scadranno e andranno rinnovate - con molta probabilità - attraverso un bando pubblico. O almeno è ciò che auspicano Italia Nostra e Figli delle Chiancarelle che monitorano, oramai da mesi, l' intera e complessa vicenda, sollecitando, così come si legge in una nota inviata da Federico Arcangelo Marra (per conto di Italia Nostra) e da Mimmo Florio (Figli delle Chiancarelle) - "la pubblicazione degli atti sul sito istituzionale dell' **autorità portuale** di sistema Mar Tirreno Centrale". Sempre dalla documentazione acquisita sono diverse le aziende e le imprese che avrebbero manifestato opposizione alla richiesta di accesso agli atti predisposta da Italia Nostra e Figli delle Chiancarelle, per assenza - a dire degli interessati - "di legittimazione e sprovvista di idonee motivazioni volte a suffragare le ragioni per le quali si voglia prendere visione delle concessioni demaniali rilasciate". Ma la battaglia per la «trasparenza», annunciano da Italia Nostra e Figli delle Chiancarelle, «non finirà e proseguirà», soprattutto per vigilare sulle nuove concessioni che saranno affidate nei primi mesi del prossimo anno e in attesa anche di riscontri da parte dell' **Autorità** anticorruzione. «Auspichiamo - concludono - che ci sia una procedura di gara che eviti le opacità del passato».



Avvenire

Taranto

APPELLO DEGLI ENTI LOCALI AL GOVERNO

«ArcelorMittal vada via da Taranto»

PAOLO PITTALUGA

Una città sempre più divisa sul futuro dello stabilimento siderurgico. Ieri, tra le segnalazione degli ambientalisti per i pesanti impatti nel rione Tamburi causati dal maltempo, a Taranto una riunione che ha coinvolto amministratori pubblici e rappresentanti del mondo del lavoro ha portato alla firma di un documento contro ArcelorMittal e Governo e favorevole alla chiusura dell' area a caldo. Al tavolo sedevano il sindaco di Taranto, il presidente della Provincia, i sindaci dell' area di crisi ambientale e il presidente della Camera di Commercio. Non era presente, invece, alcun esponente dell' **Autorità portuale** che non ha così aderito al documento mentre in sala c' era il presente il presidente di Confindustria Taranto, Antonio Marinaro. «Unità anziché divisione del territorio mi sembra un punto chiave - ha detto alle agenzie di stampa Marinaro -, tutto il resto viene dopo, compresa la stesura dell' accordo di programma per Taranto che è tutto da scrivere e riempire di contenuti e proposte che noi certamente avvieremo. Per esempio - ha aggiunto -, si vuole con l' accordo di programma superare, chiudendo-la, l' area a caldo del siderurgico per abbattere le emissioni, noi su questa proposta non siamo d' accordo ma non, sia chiaro, perché non vogliamo ridurre le emissioni, ma perché riteniamo che quest' obiettivo, importantissimo, si possa raggiungere anche con altre soluzioni, con le tecnologie. E in questo - ha concluso - porteremo il nostro contributo». Intanto scoppia un altro caso: la Fim Cisl sta valutando di ricorrere alle vie legali contro ArcelorMittal perché ha trattenuto le giornate di sciopero ai delegati sindacali di fabbrica nonostante questi fossero in cassa integrazione e non inseriti in produzione. Fonti Fim Cisl hanno dichiarato che «Arcelor-Mittal ha messo in cassa tutti i delegati, come qualsiasi lavoratore e sin qui nulla di irregolare perché i reparti sono fermi. Il dispetto quale è? Che non solo sono in cassa integrazione, ma nei giorni dello sciopero a Taranto gli ha trattenuto dalla busta paga la giornata di sciopero, quindi gli ha levato altri soldi dalla retribuzione. Ma se sono lavoratori in cassa integrazione - aggiungono le fonti - non possono fare sciopero perché non sono in fabbrica e non lavorano, per cui stiamo vedendo di procedere». RIPRODUZIONE RISERVATA



Authority La scelta del presidente si arena

reggio calabria È un vero proprio mistero politico e istituzionale. Sembra una nomina che non si deve fare. Un record negativo in tutti i sensi. L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro è l' ultima in tutta Italia a essere rimasta ancorata alla vecchia normativa ante riforma ed è l' unica ancora commissariata. Da novembre scorso è attiva e chiusa una procedura ministeriale per individuare il nuovo presidente dell' ente di sistema **portuale** calabrese ma l' iter non si conclude. Nonostante la ministra Paola De Micheli abbia dichiarato a maggio di avere la nomina pronta, siamo a luglio e questo nome non è stato mai formalizzato ufficialmente. Il nome della ministra è quello di Chiovelli sul quale penderebbe una possibile condizione di incompatibilità in quanto dirigente del ministero delle Infrastrutture, qualora venisse nominato a Gioia Tauro sarebbe nella condizione di controllore e controllato. L' altro nome osteggiato dalla ministra ma sul quale c' è la piena convergenza di tutta la politica calabrese è quello dell' attuale commissario del porto, Andrea Agostinelli. Anche per lui si stanno valutando eventuali profili di incompatibilità perché viene da una carriera militare. Insomma la partita non si chiude. a.n.



Pd, porti e aeroporto arriva Simiani Castorina c'è

CO

"REGGIO sulle infrastrutture deve tornare al centro dell' attenzione del Governo nazionale. Serve affrontare le emergenze e proiettare la nostra città verso il futuro". A dirlo è il componente della della direzione nazionale del Partito Democratico e capogruppo al comune, Antonino Castorina. "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 - 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' ae roporto 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 ripensa rein 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, 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".



Retroporto Gioia, Corap estromesso dalla gestione dei fondi per le strade

AGOSTINO PANTANO

Si va verso un accordo tra Regione e **Autorità portuale** per spendere i fondi destinati all' area retroportuale grazie al cosiddetto " emendamento Auddino" . Nell' ultima Finanziaria, il senatore 5 Stelle era riuscito a fare inserire una posta di 6 milioni di euro - da spendere in 3 anni - per la riqualificazione dell' asse viario interno alle zone industriali gestite dal Corap , e ora il parlamentare annuncia che sarà l' ente **portuale** a pianificare ed eseguire la spesa. «Si va verso un accordo di programma - spiega Auddino - e va apprezzata la tempestività con cui la Regione si è messa a disposizione per devolvere le somme a favore dell' **Autorità portuale**». È il secondo duro colpo che deve incassare il Corap , l' ente strumentale regionale che ha già ceduto il controllo del raccordo ferroviario - passato ad Rfi, secondo quanto annunciato dalla ministra De Micheli - e ora vacilla anche rispetto alle infrastrutture stradali. «Purtroppo oggi - prosegue Auddino - il retroporto è un pessimo biglietto da visita, manca la manutenzione stradale, molti tratti di illuminazione sono fatiscenti e abbondano le erbacce . Con questi fondi riusciremo a riqualificare un' area che servirà a rendere più appetibili le zone industriali, da guardare per il futuro in uno sguardo di insieme con il porto». Anche sul fronte del porto in senso stretto Auddino annuncia novità. «Ho preparato e fatto presentare dai colleghi deputati del mio movimento - conclude - un emendamento che propone che l' agenzia **portuale**, creata per assicurare reddito e formazione ai lavoratori licenziati 3 anni fa, possa assorbire anche quei portuali che non sono alle dipendenze del terminalista dei container, mi riferisco cioè a quelli delle imprese che offrono servizi e della società Automar ».

LaC News 24 ECONOMIA E LAVORO

Retroporto Gioia, Corap estromesso dalla gestione dei fondi per le strade

WIKINO Dopo aver ceduto a Rfi il raccordo ferroviario, il consorzio regionale non potrà i milioni ottenuti grazie all'emendamento presentato dal senatore pentastellato Fabio Giuseppe Auddino

di Agostino Pantano 1 luglio 2020 16:28

Si va verso un accordo tra Regione e Autorità portuale per spendere i fondi destinati all'area retroportuale grazie al cosiddetto "emendamento Auddino". Nell'ultima Finanziaria, il senatore 5 Stelle era riuscito a fare inserire una posta di 6 milioni di euro - da spendere in 3 anni - per la riqualificazione dell'asse viario interno alle zone industriali gestite dal Corap, e ora il parlamentare annuncia che sarà l'ente portuale a pianificare ed eseguire la spesa.

«Si va verso un accordo di programma - spiega Auddino - e va apprezzata la tempestività con cui la Regione si è messa a disposizione per devolvere le somme a favore dell'Autorità portuale». È il secondo duro colpo che deve incassare il Corap, l'ente strumentale regionale che ha già ceduto il controllo del raccordo ferroviario - passato ad Rfi, secondo quanto annunciato dalla ministra De Micheli - e ora vacilla anche rispetto alle infrastrutture stradali. «Purtroppo oggi - prosegue Auddino - il retroporto è un pessimo biglietto da visita, manca la manutenzione stradale, molti tratti di illuminazione sono fatiscenti e abbondano le erbacce. Con questi fondi riusciremo a riqualificare l'area che servirà a rendere più appetibili le zone industriali, da guardare per il futuro in uno sguardo di insieme con il porto».

Anche sul fronte del porto in senso stretto Auddino annuncia novità. «Ho preparato e fatto presentare dai colleghi deputati del mio movimento - conclude - un emendamento che propone che l'agenzia portuale, creata per assicurare reddito e formazione ai lavoratori licenziati

SEGUICI SUI SOCIAL

201.000 followers

1.500 subscribers

1.200 subscribers

1.000 subscribers

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Se vuoi ricevere gratuitamente tutte le notizie della Calabria lascia il tuo indirizzo email nel box sotto:

ULTIME ORA

- 16:22 - Coronavirus in Calabria, c'è un nuovo positivo: il bollettino del 4 luglio
- 15:24 - Ndrangheta, rideterminazione pena: per Purilli condanna ridotta a 9 anni
- 15:20 - Covid 19, a Castrovillari la Crl braccio operativo della generosità cittadina
- 14:26 - Retroporto Gioia, Corap estromesso dalla gestione dei fondi per le strade
- 14:19 - Coop Valle del Marò, mancata intimidazione: è la sesta in due mesi

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Nave cargo finisce in secca I cozzari: «Danni ingenti»

L'incidente alle 2,30: forse provocato dal vento che soffiava a 30 nodi Venti giorni fa l'incendio sulla Bonaria il fuoco era partito nel garage da un camion Bartolini: distrutti 4 mila pacchi allarme a olbia

SERENA LULLIA

OLBIA La corsa della nave merci Grimaldi si ferma alle 2,30 su una secca di sabbia profonda quasi cinque metri. A due passi dalla banchina del **porto** industriale di Cala Saccaia dove era attesa per l'ormeggio. L'Eurocargo Valencia rimane inchiodato in quel punto per tutto il giorno. Due i rimorchiatori chiamati per tirarlo fuori dal trappolone sabbioso. Per la Capitaneria, che sull'incidente ha aperto una inchiesta amministrativa, la nave si è incagliata a causa del forte vento. Per contrastare i 30 nodi di ponente, il comandante avrebbe allargato il raggio della manovra, ma una raffica avrebbe spinto il cargo sul banco di sabbia. Nessun danno alle persone e ai vicini impianti delle cozze secondo la Guardia costiera. Danni ingenti, ma ancora da quantificare per 5 cooperative del Consorzio molluschicoltori, che in quello specchio di mare portano avanti l'antica tradizione olbiese dell'allevamento di mitili. Il Consorzio ha chiesto lo stato di evento calamitoso per le piccole aziende del mare. L'incidente. Il cargo Grimaldi è un bestione del mare di 196 metri di lunghezza. Partito da Livorno carico di merci era atteso all'ormeggio al molo Cocciani per le 4. Sarebbe dovuto ripartire alle 7 per ritornare in Toscana. Due i rimorchiatori al lavoro per disincagliarlo. A coordinare da bordo i mezzi il proprietario, Achille Onorato. La ricostruzione. La Capitaneria di **porto** ha ricostruito la dinamica dell'incidente. Per il direttore marittimo del nord Sardegna, Maurizio Trogu, a causarlo è stato il forte vento. «Gli anemometri della Capitaneria hanno registrato 30 nodi nelle prime ore del mattino di ieri - spiega il capitano di vascello -. Il comandante, su suggerimento del pilota salito a bordo come da procedura, ha allargato il raggio di manovra per contrastare il forte vento. Una raffica ha fatto però scarrocciare la nave verso il fondale di sabbia di cinque metri. E per fortuna, altrimenti sarebbe finita sulle concessioni di cozze». Nessun danno. Per la Capitaneria l'incidente «non ha causato danni alle persone e nessun danno o problemi ad alcuna struttura e impianto portuale. Salva l'operatività dello scalo per quanto concerne il traffico passeggeri e merci», si legge in una nota. Concetti che il comandante Trogu spiega ancora meglio escludendo che la nave Grimaldi abbia invaso l'area in cui vengono allevate le cozze. «Abbiamo fatto un sopralluogo con la motovedetta - sottolinea -. I filari sono tutti dritti. La nave è rimasta incagliata a 200 metri dalle aree dei mitilicoltori. Non può aver toccato i filari durante la manovra. I tracciati radar confermano che il cargo non ha cambiato la rotta». Quintali di cozze addio. Ivan Giua è arrivato a Cala Saccaia alle prime luci del giorno. Ha 45 anni, orgogliosamente indattarai (mitilicoltore) da tre generazioni. Le parole si impastano alle lacrime quando racconta cosa resta dell'azienda Il faro. Il suo avvocato, Michele Ponsano, ha presentato denuncia. «Non è rimasto nulla - ripete -. È un disastro. Ci sono filari in parte compromessi e in parte spariti. Avevo 2500 quintali di cozze pronte per la vendita. Ho perso tutto. I danni sono enormi. Non parliamo solo del prodotto pronto per la vendita, ma dell'intero impianto che non c'è più. Filari, corpi morti». Comincia a fare la conta dei danni anche Michele Degortes. «Cerchiamo di salvare il salvabile. Un anno di lavoro spazzato via in pochi minuti.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Speriamo che qualcuno ci aiuti. Faremo ciò che è necessario per far valere i nostri diritti in tutte le sedi». Il Consorzio molluschicoltori di cui fanno parte le cooperative fa il punto della situazione. «Ci sono una quarantina di filari spostati o ammatassati - spiega il presidente Raffaele Bigi -. Quattro non sono più nella loro posizione, deduciamo si siano spostati anche i corpi morti. Una grossa quantità di prodotto è andata persa perché è andata a fondo. Non sappiamo quantificare nel dettaglio i danni ma cinque cooperative sono state danneggiate. Il Faro, Shardana, DegoMiteli, Sa.Ma. e Nuova OlbiaMiteli. Domani faremo un sopralluogo più attento per cercare di salvare il salvabile. Il nostro è un prodotto vivo, non stiamo lì in attesa del risarcimento. La stagione era iniziata in ritardo per il blocco Covid, ma le vendite stavano andando bene». Bigi ipotizza cosa sia successo ieri mattina. «Inizialmente pensavamo a un cambio di rotta della nave con ingresso tra i filari. Poi ci è stato detto che il cargo si era arenato. Alla luce di esperienze precedenti, che mi hanno toccato personalmente, credo che nel tentativo di evitare lo scarroccio sia stata data un' accelerata molto forte che ha generato un' onda che ha travolto i filari. A meno che ieri mattina non ci sia stato uno tsunami che nessuno ha segnalato».

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

L'incidente. Il forte maestrale di ieri avrebbe reso ingovernabile il grosso mercantile diretto al molo Cocciani

Nave incagliata davanti al porto di Olbia

Il cargo Valencia finito vicino agli impianti delle cozze, scatta la denuncia di alcune cooperative

L'incidente è avvenuto all'alba di ieri, quando il maestrale soffiava sul golfo di **Olbia** (trenta nodi) e l'Eurocargo Valencia ha effettuato probabilmente una manovra diversa, rispetto alle modalità ordinarie di avvicinamento, per entrare più facilmente nel **porto** industriale. Ma la nave della compagnia Grimaldi, dopo avere attraversato la canaletta, invece di raggiungere il molo Cocciani, è finita in un tratto di mare dove il basso fondale ne ha impedito qualsiasi movimento, proprio in prossimità dello scalo portuale dell'Isola Bianca. I 22 componenti dell'equipaggio hanno cercato di risolvere una situazione estremamente pericolosa, ma alla fine hanno dovuto chiedere aiuto. Non ci sono stati danni alle persone e fortunatamente la nave non ha ostacolato in alcun modo le manovre dei traghetti in arrivo e in partenza da **Olbia**. Il cargo Valencia si è incagliato a circa duecento metri dal perimetro degli allevamenti di cozze del Consorzio Molluschicoltori di **Olbia**. Lo scontro. Nel giro di poche ore, il tempo di verificare le condizioni dei filari, e tra il Consorzio olbiese e la Grimaldi la tensione è salita alle stelle. «Non possiamo dire che cosa è successo - le parole sono del presidente del Consorzio, Raffaele Bigi - non spetta a noi fare le indagini o stabilire nessi di causalità. Ma abbiamo trovato una quarantina di filari fuori posto e non sappiamo che ne sarà di circa 6mila quintali di prodotto». Ieri, in serata, alcune coop hanno presentato una denuncia penale in Capitaneria, tramite l'avvocato Michele Ponsano. Operazioni difficili. Posizione e le dimensioni del cargo, hanno imposto l'intervento urgente di un rimorchiatore in servizio a **Olbia**. Ma la difficoltà delle operazioni di disincaglio ha richiesto l'utilizzo di un secondo rimorchiatore, il "Vincenzo Onorato" che ha raggiunto **Olbia** da **Porto Torres** nel pomeriggio, l'intervento per trainare il cargo è iniziato alle 19,30 e proseguirà oggi. Sul posto era presente il direttore marittimo di **Olbia**, Maurizio Trogu, che ha coordinato le prime attività, anche di indagine, della Guardia costiera. I militari hanno verificato immediatamente se ci fossero rischi di inquinamento, ipotesi esclusa quasi subito. Mentre veniva monitorata la situazione, per mettere in sicurezza il cargo, è arrivata la nota del Consorzio Molluschicoltori di **Olbia**, indirizzata alla Grimaldi: «La motonave Eurocargo Valencia, durante la manovra di attracco al molo Cocciani, effettuava la stessa invadendo l'area demaniale marittima, in concessione demaniale al Consorzio, tranciando gli impianti galleggianti e la produzione di cozze ed ostriche. Gli impianti sono stati affondati col conseguente integrale danneggiamento e perdita delle cozze e ostriche in allevamento. Oltre al danno relativo al ripristino degli impianti, vi è dunque quello della perdita del prodotto». Domani mattina, il Consorzio effettuerà un primo sopralluogo per salvare il salvabile. Il giorno Le operazioni di disincaglio sono andate avanti per diverse ore. La Guardia Costiera, che ha avviato un'indagine amministrativa, ritiene improbabile un collegamento tra l'incidente di ieri e i danni segnalati dai molluschicoltori. La distanza di 200 metri, tra il cargo e gli impianti, sembra escludere un nesso di causalità. Oggi saranno effettuati nuovi accertamenti. Andrea Busia.



Olbia, nave cargo Grimaldi incagliata all'ingresso del porto

Una nave cargo, l' Eurocargo Valencia della Grimaldi Lines, si è incagliata all'ingresso del porto di Olbia in un' area in cui ci sono coltivazioni di cozze. Un primo intervento di soccorso è stato tentato con il rimorchiatore Moby 'Mascalzone scatenato', proseguono le operazioni per riuscire a disincagliare il mezzo. Qualche settimana fa, a metà giugno, un incendio era divampato in serata su un altro traghetto Grimaldi in arrivo a Olbia da Livorno: anche in quel caso non si erano comunque registrati feriti. I soccorsi per disincagliare la nave cargo della Grimaldi nel molo Cocciani proseguono anche con l'intervento di altri rimorchiatori. Le operazioni sono delicate e, a quanto si apprende, a dirigerle in prima persona su uno dei rimorchiatori Moby è Achille Onorato, l'amministratore delegato di Moby. Giunto da Porto Torres un secondo mezzo che, una volta espletate le formalità di rito, cercherà di spostare la nave dalla secca. La Guardia Costiera di Olbia conferma che non ci sono stati danni alle persone né alle strutture portuali. PRODUTTORI DI COZZE: "TEMIAMO GRAVI DANNI" - Una quarantina di filari con cozze ed ostriche sarebbero stati gravemente danneggiati a causa dell'incaglio dell'eurocargo e fra i produttori adesso l'allarme è forte. Il Consorzio dei molluscoltori di Olbia ha inviato questa mattina una segnalazione alla Grimaldi, alla Direzione Marittima di Olbia e all'**Autorità di Sistema Portuale** del mare di Sardegna nella quale si denuncia che "gli impianti sono stati tranciati e/o affondati, col conseguente integrale danneggiamento e/o perdita delle cozze ed ostriche in allevamento. Oltre al danno relativo al ripristino degli impianti, vi è dunque quello della perdita del prodotto, con l'ulteriore possibile danno, ove non si provvedesse con tempestività alla ricostruzione degli stessi, di non poter riprendere la produzione per la stagione 2021" si legge. "Segnaliamo che al momento tutti gli impianti tranciati sono alla deriva e, ove non si provvedesse alla loro rimozione con una immediata operazione di bonifica, si corre il rischio che gli stessi possano invadere il canale di accesso al porto, con gravi pericoli per la sicurezza della navigazione e conseguente addebito a voi di tale responsabilità" prosegue la segnalazione. Impossibile al momento accertare il danno economico, anche perché lunedì i produttori effettueranno un tentativo di salvataggio del prodotto. "Il danno però c'è" avverte Raffaele Bigi, presidente del Consorzio dei molluscoltori di Olbia, interpellato dall'Adnkronos. "Sono a rischio diverse migliaia di quintali di prodotto per un valore complessivo di qualche milione di euro. Non compete a noi stabilire le cause dell'incidente ma certamente si è verificato al momento dell'arrivo del traghetto e per questo - sottolinea - abbiamo subito segnalato il fatto".

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.



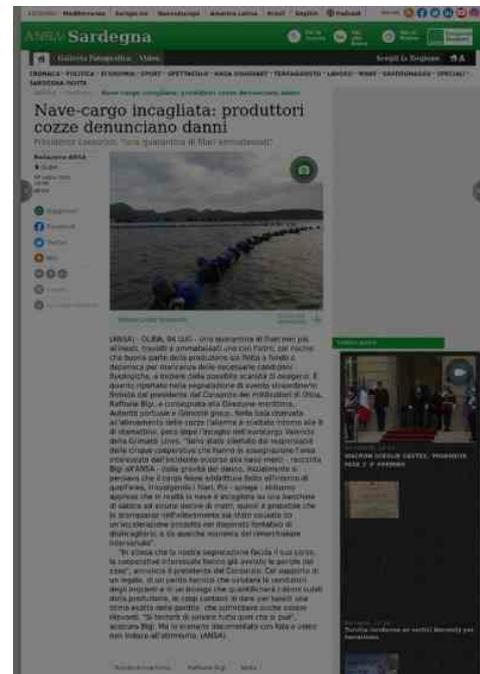
Nave-cargo incagliata a Olbia, a rischio allevamenti cozze

Rischia di provocare danni milionari agli allevamenti di cozze l'incidente occorso nello specchio d'acqua antistante il molo Cocciani, nel porto di Olbia, all'eurocargo Valencia della Grimaldi Lines. Complice il forte vento, ma non si esclude nemmeno un'avarìa, la nave è finita su una secca di sabbia ampliatasi di recente per cause naturali. L'eurocargo arrivava da Livorno, avrebbe dovuto ormeggiare alle 4 del mattino e ripartire dopo tre ore. La nave merci seguiva un proprio percorso e non risultano ufficialmente danni, ma alcuni soci del Consorzio miticoltori di Olbia dichiarano di aver perso tutta la produzione pronta per la vendita dei prossimi mesi. Sull'incidente sta indagando la Capitaneria di porto. ALL'OPERA DUE RIMORCHIATORI - L'amministratore delegato di Moby, Achille Onorato, sta seguendo personalmente le operazioni di disincaglio della nave merci Valencia della Grimaldi Lines, che vedono impegnati i due rimorchiatori della compagnia: il "Mascalzone scatenato", che ha base a Olbia, e il "Vincenzo Onorato", arrivato da Porto Torres. Il cargo stava arrivando da Livorno, avrebbe dovuto ormeggiare a Olbia intorno alle 4 del mattino per ripartire dopo tre ore, ma per cause ancora in corso di accertamento - si ipotizza un'avarìa, ma anche che abbia avuto un ruolo determinante il forte vento di maestrale che spira da ieri - è finita in secca su un basso fondale sabbioso, dopo aver attraversato la canaletta del porto pronta ad effettuare una manovra piuttosto consueta per giungere all'ormeggio del molo Cocciani. La sala operativa della Capitaneria di Olbia, guidata dal comandante di vascello Maurizio Trogu, direttore marittimo del nord Sardegna, ha attivato le procedure del caso e ha fatto intervenire una motovedetta della Guardia costiera per valutare la situazione e verificare che non si fosse verificato alcun inquinamento. I controlli eseguiti sino al tardo pomeriggio hanno escluso il trasporto sulla nave di materiali pericolosi. I tempi di completamento delle operazioni di disincaglio dipenderanno da quale parte il cargo appoggia sul fondale.



Nave-cargo incagliata: produttori cozze denunciano danni

Una quarantina di filari non più allineati, travolti e ammatassati uno con l'altro, col rischio che buona parte della produzione sia finita a fondo o deperisca per mancanza delle necessarie condizioni fisiologiche, a iniziare dalla possibile scarsità di ossigeno. È quanto riportato nella segnalazione di evento straordinario firmata dal presidente del Consorzio dei mitilicoltori di Olbia, Raffaele Bigi, e consegnata alla Direzione marittima, **Autorità portuale** e Grimaldi group. Nella baia riservata all'allevamento delle cozze l'allarme è scattato intorno alle 8 di stamattina, poco dopo l'incaglio dell'eurocargo Valencia della Grimaldi Lines. "Sono stato allertato dai responsabili delle cinque cooperative che hanno in assegnazione l'area interessata dall'incidente occorso alla nave merci - racconta Bigi all'ANSA - dalla gravità del danno, inizialmente si pensava che il cargo fosse addirittura finito all'interno di quell'area, travolgendo i filari. Poi - spiega - abbiamo appreso che in realtà la nave è incagliata su una banchina di sabbia ad alcune decine di metri, quindi è probabile che lo sconquasso nell'allevamento sia stato causato da un'accelerazione prodotta nel disperato tentativo di disincagliarsi, o da qualche manovra del rimorchiatore intervenuto". "In attesa che la nostra segnalazione faccia il suo corso, le cooperative interessate hanno già avviato le perizie del caso", annuncia il presidente del Consorzio. Col supporto di un legale, di un perito tecnico che valuterà le condizioni degli impianti e di un biologo che quantificherà i danni subiti dalla produzione, le coop contano di dare per lunedì una stima esatta delle perdite, che potrebbero anche essere rilevanti. "Si tenterà di salvare tutto quel che si può", assicura Bigi. Ma lo scenario documentato con foto e video non induce all'ottimismo.



Operazioni di disincaglio dell' eurocargo Valentia finita in secca al porto di Olbia

Operazioni di disincaglio: alle prime luci dell' alba di stamane, 4 luglio 2020, la M/N Eurocargo Valentia di bandiera italiana, dopo aver attraversato la canaletta del porto di Olbia, durante la consueta manovra di evoluzione per giungere all' ormeggio del molo Cocciani, per cause, probabilmente fortuite, in corso di accertamento, è finita in secca su un basso fondale sabbioso. Prontamente la Sala Operativa del 16° M.R.S.C. della Direzione Marittima di Olbia, sotto la guida del Direttore Marittimo del Nord Sardegna, C.V. (CP) Maurizio TROGU, ha attivato le procedure del caso e sul posto è subito intervenuta una motovedetta della Guardia Costiera per verificare la situazione e valutare che non si fosse alcun inquinamento. Sono in corso le operazioni di disincaglio con l' ausilio dei rimorchiatori di Olbia e Porto Torres. Operazioni di disincaglio L' evento non ha causato nessun danno alle persone e nessun danno o problemi ad alcuna struttura ed impianto portuale. Salva, inoltre, l' operatività dello scalo per quanto concerne in traffico passeggeri e merci. In corso l' inchiesta amministrativa a cura della Capitaneria di Porto di Olbia



Operazioni di disincaglio: alle prime luci dell' alba di stamane, 4 luglio 2020, la M/N Eurocargo Valentia di bandiera italiana, dopo aver attraversato la canaletta del porto di Olbia, durante la consueta manovra di evoluzione per giungere all' ormeggio del molo Cocciani, per cause, probabilmente fortuite, in corso di accertamento, è finita in secca su un basso fondale sabbioso.

Prontamente la Sala Operativa del 16° M.R.S.C. della Direzione Marittima di Olbia, sotto la guida del Direttore Marittimo del Nord Sardegna, C.V. (CP) Maurizio TROGU, ha attivato le procedure del caso e sul posto è subito intervenuta una motovedetta della Guardia Costiera per verificare la situazione e valutare che non si fosse alcun inquinamento. Sono in corso le operazioni di disincaglio con l' ausilio dei rimorchiatori di Olbia e Porto Torres.

Olbia, un cargo Grimaldi si è incagliato: "Gravi danni agli allevamenti di cozze"

Rischia di provocare danni milionari agli allevamenti di cozze l' incidente occorso questa mattina nello specchio d' acqua antistante il molo Cocciani , nel porto di Olbia , all' eurocargo Valencia della Grimaldi Lines. Complice il forte vento, ma non si esclude nemmeno un' avaria, la nave è finita su una secca di sabbia ampliatasi di recente per cause naturali. L' eurocargo arrivava da Livorno, avrebbe dovuto ormeggiare alle 4 e ripartire dopo tre ore. La nave merci seguiva un proprio percorso e non risultano ufficialmente danni, ma alcuni soci del Consorzio miticoltori di Olbia dichiarano di aver perso tutta la produzione pronta per la vendita dei prossimi mesi. Sull' incidente sta indagando la Capitaneria di porto.



Ship Mag

Olbia Golfo Aranci

Olbia, rimorchiatori Moby in soccorso della Eurocargo Valencia

Olbia - Una nave della flotta Grimaldi, la Eurocargo Valencia , si è incagliata all' ingresso del **porto** di **Olbia** in un' area in cui ci sono coltivazioni di cozze. Un primo intervento di soccorso è stato tentato con il rimorchiatore Moby 'Mascalzone scatenato', che da solo non è riuscito a soccorrere il ferry. Sul posto si è portato un altro rimorchiatore, il 'Vincenzo Onorato'. Ingenti, secondo le agenzie di stampa, i danni alle coltivazioni. Nessun ferito a bordo.

informativa
Non è alcun partner selezionato utilizzare cookie di marketing simili come specificato nella privacy policy. Per informazioni sul utilizzo di tali tecnologie o per ricevere questa informativa, arrivarci o la gestione di questa pagina, interagisci con un link o un pulsante al di fuori di questa informativa o cliccando a navigare in altro modo.

Scegli il più personalizzato

Olbia, rimorchiatori Moby in soccorso della Eurocargo Valencia

04 LUGLIO 2020 - Reuters



Olbia - Una nave della flotta Grimaldi, la **Eurocargo Valencia**, si è incagliata all'ingresso del porto di Olbia in un'area in cui ci sono coltivazioni di cozze. Un primo intervento di soccorso è stato tentato con il rimorchiatore Moby "Mascalzone scatenato", che da solo non è riuscito a soccorrere il ferry. Sul posto si è portato un altro rimorchiatore, il "Vincenzo Onorato". Ingenti, secondo le agenzie di stampa, **i danni alle coltivazioni. Nessun ferito a bordo.**

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

[Mi iscrivo](#)

Articoli correlati



COCCO
Cina-Europa: trasporto merci su rotata, apriti record con 976 treni



GNV
GNV potenzia il servizio cargo sulla linea Genova-Palermo con una seconda

Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

Eurocargo Valencia incagliata a Olbia (FOTO)

Nella mattinata di oggi, sabato 4 luglio, la nave ro-ro Eurocargo Valencia, per ragioni ancora da accertare si è incagliata a poca distanza dal porto di Olbia andando a danneggiare le locali coltivazioni di cozze. La nave proveniva dal porto di Livorno e, secondo le prime informazioni riportate da La Nuova Sardegna, potrebbe essere finita su un banco di sabbia, davanti al molo Cocciani, lo stesso in cui nel 2014 si arenò la nave Bithia della Tirrenia. Ma potrebbe esserci anche un' avaria al motore tra le cause che hanno determinato l' errore di manovra. Sul posto sono in corso le operazioni di salvataggio a opera della flotta di rimorchiatori Moby. Fallito il primo tentativo di un rimorchiatore si attende il rinforzo di un altro mezzo gemello per riportare la nave in navigazione. L' incidente ha causato gravi danni agli allevamenti delle cozze. Per le navi del Gruppo Grimaldi è il secondo episodio sfortunato in poche settimane dopo l' incendio scoppiato nel garage del traghetto Bonaria poche settimane fa.

[Chi siamo](#) [Contatti](#) [Pagine](#) [Pubblicità](#) [Seguici](#)
[Facebook](#) [LinkedIn](#)




Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

[Home](#) [Porti](#) [Spedizioni](#) [Carichi](#) [Ritardi](#) [Politica](#) [Associazioni](#) [More](#)



Eurocargo Valencia incagliata a Olbia (FOTO)
 04/07/2020 12:30



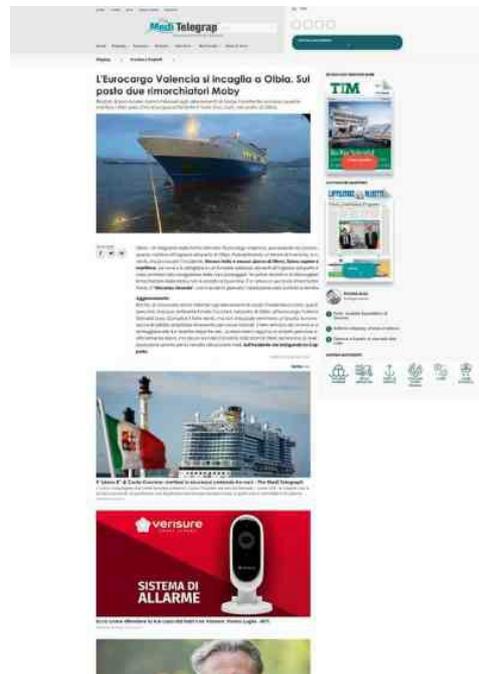
Nella mattinata di oggi, sabato 4 luglio, la nave ro-ro Eurocargo Valencia, per ragioni ancora da accertare si è incagliata a poca distanza dal porto di Olbia andando a danneggiare le locali coltivazioni di cozze.

The Medi Telegraph

Olbia Golfo Aranci

L' Eurocargo Valencia si incaglia a Olbia. Sul posto due rimorchiatori Moby

Olbia - Un traghetto della flotta Grimaldi, l' Eurocargo Valencia, proveniente da Livorno, si è incagliato questa mattina all' ingresso del **porto** di **Olbia**. Probabilmente un errore di manovra, a causa del forte vento, ha provocato l' incidente. Nessun ferito e nessun danno di rilievo, fanno sapere dalla direzione marittima . La nave si è adagiata su un fondale sabbioso davanti all' ingresso del **porto** industriale e non crea problemi alla navigazione delle navi passeggeri. Un primo tentativo di disincagliarla con un rimorchiatore della Moby non è andato a buon fine. È in arrivo un secondo rimorchiatore da **Porto** Torres, il " Vincenzo Onorato ", con il quale in giornata l' operazione sarà portata a termine. Aggiornamento Rischia di provocare danni milionari agli allevamenti di cozze l' incidente occorso questa mattina nello specchio d' acqua antistante il molo Cocciani, nel **porto** di **Olbia**, all' eurocargo Valencia della Grimaldi Lines. Complice il forte vento, ma non si esclude nemmeno un' avaria, la nave è finita su una secca di sabbia ampliata di recente per cause naturali. Il ferry arrivava da Livorno e avrebbe dovuto ormeggiare alle 4 e ripartire dopo tre ore. La nave merci seguiva un proprio percorso e non risultano ufficialmente danni, ma alcuni soci del Consorzio miticoltori di **Olbia** dichiarano di aver perso tutta la produzione pronta per la vendita dei prossimi mesi. Sull' incidente sta indagando la Capitaneria di **porto**.



Informazioni Marittime

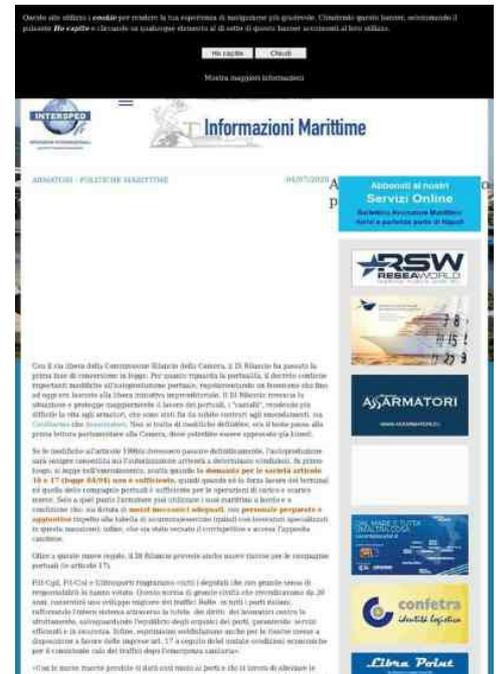
Focus

Autoproduzione, verso la tutela dei portuali

Emendate nuove disposizioni nel DI Rilancio. L' autorizzazione scatta con una domanda insufficiente e a condizione che l' armatore utilizzi personale dedicato. Lunedì il testo passa alla Camera

Con il via libera della Commissione Bilancio della Camera, il DI Rilancio ha passato la prima fase di conversione in legge. Per quanto riguarda la portualità, il decreto contiene importanti modifiche all' autoproduzione portuale, regolamentando un fenomeno che fino ad oggi era lasciato alla libera iniziativa imprenditoriale. Il DI Rilancio rovescia la situazione e protegge maggiormente il lavoro dei portuali, i "camalli", rendendo più difficile la vita agli armatori, che sono stati fin da subito contrari agli emendamenti, sia Confitarma che Assarmatori. Non si tratta di modifiche definitive, ora il testo passa alla prima lettura parlamentare alla Camera, dove potrebbe essere approvato già lunedì. Se le modifiche all' articolo 199bis dovessero passare definitivamente, l' autoproduzione sarà sempre consentita ma l' autorizzazione arriverà a determinate condizioni. In primo luogo, si legge nell' emendamento, scatta quando la domanda per le società articolo 16 e 17 (legge 84/94) non è sufficiente, quindi quando né la forza lavoro dei terminal né quella delle compagnie portuali è sufficiente per le operazioni di carico e scarico merce. Solo a quel punto l' armatore può utilizzare i suoi marittimi a

bordo e a condizione che: sia dotata di mezzi meccanici adeguati, con personale preparato e aggiuntivo rispetto alla tabella di sicurezza/esercizio (quindi con lavoratori specializzati in questa mansione); infine, che sia stato versato il corrispettivo e accesa l' apposita cauzione. Oltre a queste nuove regole, il DI Rilancio prevede anche nuove risorse per le compagnie portuali (le articolo 17). Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti ringraziano «tutti i deputati che con grande senso di responsabilità lo hanno votato. Questa norma di grande civiltà che rivendicavamo da 20 anni, consentirà uno sviluppo migliore dei traffici RoRo in tutti i porti italiani, rafforzando l' intero sistema attraverso la tutela dei diritti dei lavoratori contro lo sfruttamento, salvaguardando l' equilibrio degli organici dei porti, garantendo servizi efficienti e in sicurezza. Infine, esprimiamo soddisfazione anche per le risorse messe a disposizione a favore delle imprese art. 17 a seguito delle mutate condizioni economiche per il consistente calo dei traffici dopo l' emergenza sanitaria». «Con le nuove risorse previste si darà così modo ai porti e chi ci lavora di alleviare le difficoltà provocate dalla paralisi legata al lockdown e quindi di arginare il rischio di una pericolosa perdita di competitività», commenta Raffaella Paita, capogruppo di Italia Viva in Commissione trasporti alla Camera. - credito immagine in alto.



Informazioni Marittime

Focus

Autoproduzione, DI Rilancio verso la tutela dei portuali

Commissione Trasporti Camera emenda nuove disposizioni. L' autorizzazione scatta a determinate condizioni e con personale dedicato. Indennizzo più ricco per le compagnie dei portuali. Lunedì il testo in Parlamento

PAOLO BOSSO

Con il via libera della Commissione Bilancio della Camera, il DI Rilancio ha passato la prima fase di conversione in legge. Per quanto riguarda la portualità, il decreto contiene importanti modifiche all' autoproduzione portuale, regolamentando un fenomeno che fino ad oggi era lasciato alla libera iniziativa imprenditoriale e al contesto portuale specifico. Il DI Rilancio rovescia la situazione e protegge maggiormente il lavoro dei portuali, i "camalli", rendendo più difficile la vita agli armatori, che sono stati fin da subito contrari agli emendamenti, sia Confitarma che Assarmatori . Non si tratta di modifiche definitive, ora il testo passa alla prima lettura parlamentare alla Camera, dove potrebbe essere approvato già lunedì. Se le modifiche all' articolo 199bis dovessero passare definitivamente, l' autoproduzione sarà sempre consentita ma l' autorizzazione arriverà a determinate condizioni. In primo luogo, scatta quando la domanda per le società articolo 16 e 17 (legge 84/94) non è sufficiente , quindi quando né la forza lavoro dei terminal né quella delle compagnie portuali riesce a tenere il passo delle operazioni di carico e scarico merce. Solo a quel punto l' armatore può utilizzare i suoi marittimi a bordo e a condizione che sia dotata di mezzi meccanici adeguati , con personale preparato e aggiuntivo rispetto alla tabella di sicurezza/esercizio (quindi con lavoratori dedicati ufficialmente in questa mansione); infine, bisogna che sia stato versato il corrispettivo e accesa l' apposita cauzione. Oltre a queste nuove regole, gli emendamenti al DI Rilancio prevedono anche nuove risorse per le compagnie portuali. Come spiega Pierpaolo Castiglione, presidente della Compagnia unica lavoratori portuali di Napoli-CULP, si tratta di un «aumento di altri 30 euro del contributo in favore delle società articolo 17, per ogni giornata di minor lavoro rispetto allo stesso mese dell' anno precedente, oltre all' aumento della disponibilità complessiva». Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti ringraziano «tutti i deputati che con grande senso di responsabilità» hanno votato gli emendamenti. «Questa norma di grande civiltà che rivendicavamo da vent' anni - continuano - consentirà uno sviluppo migliore dei traffici ro-ro in tutti i porti italiani, rafforzando l' intero sistema attraverso la tutela dei diritti dei lavoratori contro lo sfruttamento, salvaguardando l' equilibrio degli organici dei porti, garantendo servizi efficienti e in sicurezza. Infine, esprimiamo soddisfazione anche per le risorse messe a disposizione a favore delle imprese art. 17 a seguito delle mutate condizioni economiche per il consistente calo dei traffici dopo l' emergenza sanitaria». Castiglione ha poi ricordato «alcune tappe storiche importanti come gli scioperi nazionali di maggio 2018 e maggio 2019, nonché la straordinaria e storica manifestazione organizzata a Napoli dalla Compagnia Unica Lavoratori Portuali assieme ai locali sindacati, che ha visto riunirsi al porto di Napoli tutte le Compagnie portuali dello stivale, da Venezia a Gioia Tauro». L' approvazione degli emendamenti rappresentano, per Castiglione, «una svolta epocale che consentirà finalmente una regolazione dei rapporti tra armatori, imprese e compagnie portuali nell' espletamento delle operazioni di rizzaggio e derizzaggio, per noi da sempre considerate operazioni portuali». Non è passata, invece, come proposto dai sindacati, l' estensione della proroga delle autorizzazioni articolo 17 da due a cinque anni. Secondo Castiglione sarebbe una misura necessaria, perché l' impatto sui traffici portuali del lockdown e della pandemia non è ancora superato e «continuerà a



produrre effetti talmente negativi che non potranno essere in nessun modo assorbiti in soli due anni, considerata anche la natura delle società articolo 17, solitamente cooperative che non producono utili». - credito immagine in alto.

