



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 07 luglio 2020**



Prime Pagine

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

Trieste

07/07/2020	MF Pagina 33 Sindaco di Trieste Sentenza D' Agostino, ha vinto il paese intero	24
06/07/2020	Informare Nuova gru per la Piattaforma Logistica Trieste	25
06/07/2020	Informazioni Marittime Nuova Piattaforma Logistica Trieste, a settembre la prima gru	26

Venezia

07/07/2020	Il Gazzettino Pagina 11		27
<hr/>			
07/07/2020	Il Gazzettino Pagina 35	ALVISE SPERANDIO	28
<hr/>			
06/07/2020	Messaggero Marittimo	Vezio Benetti	30
<hr/>			
07/07/2020	Il Fatto Quotidiano Pagina 6		31
<hr/>			
07/07/2020	Il Fatto Quotidiano Pagina 7	G. Pietrob.	33
<hr/>			
07/07/2020	Corriere del Veneto Pagina 9		35
<hr/>			
07/07/2020	Il Gazzettino Pagina 32	ROBERTA BRUNETTI	36
<hr/>			
07/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20		37
<hr/>			
07/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20		38
<hr/>			
07/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 23		39
<hr/>			
07/07/2020	Il Gazzettino Pagina 38	ROBERTO PERINI	40
<hr/>			

Savona, Vado

07/07/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 22		41
<hr/>			
07/07/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 22		42
<hr/>			
07/07/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 42	MICHELE COSTANTINI	43
<hr/>			

Genova, Voltri

07/07/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 12		44
<hr/>			
07/07/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 12		46
<hr/>			
07/07/2020	Avvenire Pagina 13	GIULIO ISOLA	47
<hr/>			
07/07/2020	Il Giornale Pagina 9		49
<hr/>			
07/07/2020	Il Mattino Pagina 13		50
<hr/>			
07/07/2020	La Stampa Pagina 4		51
<hr/>			

07/07/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 11	53
	Il ministro solo ora ammette: «Decido cosa fare in Liguria»	
07/07/2020	Il Secolo XIX Pagina 3	55
	Dai balneari parte la prima class action Il mondo del trasporto in corteo a Roma	
07/07/2020	Il Secolo XIX Pagina 17	57
	Costa, la ripartenza è con tre navi Msc torna a imbarcare equipaggi	
07/07/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2	58
	Ultimatum della ministra Ma il porto prepara esposto e manifestazione	
07/07/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 49	60
	Sulle autostrade è un calvario senza fine Toti bacchetta il Ministro: «Fatti, non parole»	
06/07/2020	Askanews	61
	Liguria, Aspi: normativa univoca per evitare situazioni simili	
06/07/2020	BizJournal Liguria	62
	Federlogistica-Confrtrasporto: fino a fine emergenza in Liguria pedaggi autostradali alle AdSP	
06/07/2020	FerPress	63
	Federlogistica-Confrtrasporto: Merlo, fino a fine emergenza pedaggi autostradali alle AdSP per mantenere competitività	
06/07/2020	Genova24	64
	Caos autostrade in Liguria, allarme Spediporto: "A rischio tutta l' economia del Nord Ovest"	
06/07/2020	Genova24	65
	Autostrade, 360 mila mq di onduline da smontare. Tomasi: "Dal 10 progressivo miglioramento"	
06/07/2020	Huffington Post	66
	Liguria, autostrade in tilt. De Micheli: "Profondi ritardi, stasera decido sui controlli"	
06/07/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	68
	Luigi Merlo: porti liguri in tilt	
06/07/2020	Ship Mag	69
	Merlo: "Porti liguri paralizzati? E' anche colpa di chi non vuole la Gronda"	
06/07/2020	Ship Mag <i>VITO DE CEGLIA</i>	70
	Beccè: "Sospensione dei canoni, il MIT ascolti i terminalisti. L' art. 199 così non va, troppe incertezze per le AdSP"	
06/07/2020	Shipping Italy	72
	Caos autostrade: "Dirottare i pedaggi nelle casse delle AdSP"	
06/07/2020	Shipping Italy	73
	Un' altra nave ro-ro noleggiata da Gnv per la Genova-Palermo	
06/07/2020	TeleBorsa	74
	Autostrade, Genova: AD Tomasi incontra vertici Autorità Portuale, Confindustria e Camera Commercio	
06/07/2020	The Medi Telegraph	75
	Liguria sotto scacco, Aspi: "Decisioni del Mit, noi le rispetteremo"	
06/07/2020	The Medi Telegraph	76
	Merlo (Federlogistica): "Liguria intrappolata, evitiamo che la merce vada all'estero"	
07/07/2020	Il Secolo XIX Pagina 25	77
	Torre Piloti, affondo del pm 'Per il progetto pericoloso vanno condannati in 11'	
07/07/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6	79
	Porto, inchiesta su sicurezza edifici a filo di banchina	

Ravenna

07/07/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7	81
	<i>ALESSANDRO MONTANARI</i> Piattaforma logistica alle Bassette con il materiale dragato al porto	
06/07/2020	RavennaNotizie.it	82
	Porto di Ravenna. Multinazionale cinese sceglie lo scalo ravennate. Confindustria: "Grande opportunità da sfruttare"	
07/07/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 11	83
	«Diga vietata ai ciclisti, cerchiamo una soluzione insieme»	

07/07/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 49	84
	In bici sulle dighe, serve una maggior informazione	
06/07/2020	Ravenna Today	85
	Bici vietate sulle dighe foranee: "Un danno anche dal punto di vista turistico"	
06/07/2020	ravennawebtv.it	86
	Accesso alle dighe vietato per le biciclette, Fiab:	

Livorno

07/07/2020	Il Tirreno Pagina 14	87
	All' Acquario il centro per la biodiversità Sos ambiente, il futuro ha il cuore blu	

Piombino, Isola d' Elba

07/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 47	89
	Bacino galleggiante da 250 posti previsto sul porto	

Napoli

07/07/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 21	90
	Isole, ressa sugli aliscafi «È saltata ogni cautela»	
06/07/2020	Identita Insorgenti	92
	Il cantiere della nuova stazione marittima del Beverello tra caos e riqualifica urbana	

Taranto

07/07/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 38	93
	Sarà la banchina torpediniere la sede per l' acquario dei Giochi	
07/07/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 8	95
	Banchina torpediniere Qui nascerà l' acquario	

Olbia Golfo Aranci

07/07/2020	L'Unione Sarda Pagina 34	97
	«Perduta la produzione dei mitili»	

Messina, Milazzo, Tremestieri

07/07/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 14	98
	Avanti con le azioni strategiche	
06/07/2020	Ansa	99
	Porti: Catalfamo ad incontro su Reggio e Villa S. Giovanni	
06/07/2020	FerPress	100
	Calabria: Catalfamo all' incontro organizzato dall' AdSP dello Stretto finalizzato alla condivisione del Piano Operativo Triennale 2020-22	
06/07/2020	Il Metropolitan	101
	Catalfamo all' incontro organizzato dall' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto sul Piano Operativo Triennale 2020-2022 dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni	

06/07/2020	Stretto Web		102
Autorità Portuale dello Stretto, incontro per il piano operativo 2020-2022. Catalfamo: "importante occasione per condividere le proposte dell' assessorato"			
06/07/2020	Zoom 24		103
Sistema portuale dello Stretto, ecco il Piano operativo 2020-2022			
06/07/2020	Blog Sicilia		104
"Riparte Messina", il piano per la città dello Stretto con l' apertura di ben 166 cantieri per 500 milioni investimenti			
06/07/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	106
Condivisione Pot di R. Calabria e Villa S. Giovanni			
06/07/2020	Dire		107
Stretto di Messina, Catalfamo "Estendere competenze anche sui porti calabresi"			
06/07/2020	ZeroUno Tv		108
Stretto di Messina, Catalfamo 'Estendere competenze anche sui porti calabresi'			

Catania

07/07/2020	Quotidiano di Sicilia	Pagina 18	109
Le Autorità di sistema portuale cuori pulsanti delle nuove Zes			

Palermo, Termini Imerese

07/07/2020	La Stampa	Pagina 6	111
"Paese da terzo mondo ci vogliono sei anni per un' autorizzazione"			

Focus

06/07/2020	FerPress		112
Decreto semplificazioni: Baumgartner (Anita), autotrasporto e logistica grandi assenti			
06/07/2020	Il Nautilus		113
Logistica e trasporti, gli strumenti UE per uscire dalla crisi			
06/07/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	114
Approvato emendamento sull'autoproduzione			
06/07/2020	Sea Reporter		116
Logistica e trasporti, gli strumenti UE per uscire dalla crisi			
06/07/2020	Informazioni Marittime		117
Marittimi e salute, IMO vara nuove direttive			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Oggi gratis Marie Curie
Le grandi donne
I libri del Corriere

In edicola il primo volume della collana



Domani in regalo
Cuoche e scrittrici:
il potere in cucina

di **Isabella Fantagrossi** e **Angela Frenda**
a pagina 29



Al di là di Trump I DIFFICILI RAPPORTI CON GLI USA

di **Angelo Panebianco**

Facciamo l'ipotesi che Trump perda le prossime elezioni presidenziali e che alla Casa Bianca si insedi un'amministrazione democratica guidata da Joseph Biden. Non è sicuro. Però è possibile. In tal caso, riapparirebbe il sereno nei rapporti fra Europa e Stati Uniti? Le due sponde dell'Atlantico tornerebbero ad avvicinarsi? In parte, sicuramente sì: Trump ha antagonizzato a tal punto i governi e le opinioni pubbliche del Vecchio Continente che una sua uscita di scena avrebbe l'effetto immediato di riconciliare molti europei con l'America. Ma in parte forse no. Di sicuro, non avrebbe effetti su quel segmento del mondo europeo che ha sempre coltivato l'antiamericanismo. Il problema è: con un Biden alla Casa Bianca quale spazio politico potrebbe avere la «storica», antica, ostilità nei confronti degli americani presente in certi settori delle élite (non solo politiche ma anche culturali, della comunicazione, eccetera) europee? Le suddette élite avrebbero ancora — una volta estromesso Trump — margini di manovra sufficientemente ampi per influenzare in senso antiamericano porzioni rilevanti dell'opinione pubblica? I risultati dei sondaggi non vanno scambiati per oro colato ma offrono comunque indizi utili per chi voglia interpretare le tendenze in atto. Si consideri, ad esempio, un sondaggio Gallup effettuato (in epoca pre-Trump) nel corso del 2012 e del 2013 in molti Paesi europei ed extraeuropei.

continua a pagina 30

Addio a Ennio Morricone La nostra colonna sonora



«Sono morto e non vi voglio disturbare»

Ennio Morricone è morto ieri a 91 anni. Ha lasciato un autonecrologio come messaggio d'addio

di **Aldo Cazzullo**

Dalle finestre della sua casa di un tempo, tra il ghetto e il Campidoglio, si sentiva il rumore del traffico di Roma: ogni clacson, ogni sgommata. Quando il frastuono si faceva insopportabile, Ennio Morricone si sedeva al pianoforte, e iniziava a suonare, a comporre, a cercare le sue musiche.

continua a pagina 13

da pagina 12 a pagina 15 **Cappelli, Ulivi**

L'armonia della libertà

di **Walter Veltroni**

Ovunque nel mondo oggi lo ringraziamo.

a pagina 14

Loren: anima meravigliosa

di **Maurizio Porro**

Sophia Loren: «Mi sento sempre più sola».

a pagina 15



Appalti e regole L'ultima battaglia nel governo

Approvato il piano delle riforme per la Ue

Dal Codice degli appalti all'abuso d'ufficio. Tanti e importanti i temi all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri, a partire da quel decreto semplificazioni che ancora agita la maggioranza. Tocca al premier Conte cercare di trovare la quadra tra le varie posizioni. Via libera al piano delle riforme per l'Unione europea. Il decreto semplificazioni consta di 48 articoli in meno di 100 pagine per «realizzare — sottolinea il ministro degli Esteri Di Maio — un'accelerazione degli investimenti e delle infrastrutture». Il capogruppo Pd alla Camera Deirio spiega facendo capire che quello di ieri notte è solo il primo tempo di una lunga trattativa.

alle pagine 4 e 5

OGNI 10 MILIARDI 109 MILIONI RISPARMIATI

Col Mes debito meno caro (non per Parigi e Berlino)

di **Giuditta Marvelli**

Quanto costa quindi il Mes? Lo 0,13% a 10 anni, spese di gestione comprese. I Paesi dell'Ue pagherebbero 13 milioni di interessi l'anno per ogni 10 miliardi di finanziamenti avuti. Ma mentre per l'Italia accedere al fondo avrebbe una convenienza, per i Paesi virtuosi non vi è utilità. Quelli con un merito di credito più elevato (Germania, Olanda, Austria, Belgio e Francia) sono addirittura «pagati» per piazzare i loro bond. Berlino incassa ben 43 milioni ogni 10 miliardi. Al Tesoro, invece, gli stessi 10 miliardi oggi costano sul mercato 122 milioni. Accedere al Mes ne farebbe risparmiare 109: la differenza tra 122 e 13.

a pagina 6 **Guerzoni**

Ripartenza Gli scienziati chiedono due milioni di analisi

Test antivirus nelle scuole per docenti e impiegati

di **Florenza Sarzanini**

Prima dell'inizio della scuola tutti gli insegnanti e il personale dovranno effettuare il test sierologico. Pronta ad essere attivata la gara d'appalto per la fornitura di due milioni di test. Per chi risulterà positivo, si procederà con il tampone e a quel punto scatterà la quarantena. Lo screening riguarderà circa un milione e 900 mila persone. Potrebbe rivelarsi indispensabile l'impiego dei soldati e delle forze di polizia che si receranno negli istituti con i kit e procederanno ai prelievi.

alle pagine 2 e 3

IL CALCIATORE MINACCIATO DI LASCIARE FIRENZE

Ribery, furto choc in casa: qui mi sento vulnerabile

di **Alessandro Bocci**



Furto in casa di Franck Ribery a Bagno a Ripoli. L'attaccante della Fiorentina lo ha scoperto al ritorno dalla trasferta vittoriosa di Parma e ha affidato a Instagram il suo sfogo: «Come faccio a essere sereno? A sentirmi sicuro qui?». Il campione del Mondo francese ora vuole lasciare Firenze.

a pagina 24

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.

IL CAFFÈ Non mangiate le marmotte

di **Massimo Gramellini**

Perché l'estate si è portata via la paura? Le spiagge registrano ammassate di corpi degni di un raduno hippy del secolo scorso e i pochi associati che si ostinano a indossare la mascherina lo fanno per timidezza, avendo cura di non coprirsi troppo il naso. Persino il famigerato doppio baccetto di saluto sulle guance, la cui scomparsa sembrava una delle poche conquiste felici di quest'anno disgraziato, sta tornando alla ribalta come gesto trasgressivo. E sì che nel mondo i contagi non sono mai stati tanto alti, in Mongolia è addirittura tornata la peste bubbonica (con il conseguente divieto di mangiare le marmotte) e in Italia i litigi nel Pd. Ogni giorno i virologi aumentano la dose, disegnando scenari da incubo: quello di ieri descriveva un Covid col turbo capace di

sfrecciare nell'aria senza autovelox. Per molto meno, a marzo ci saremmo nascosti dentro un armadio. Adesso non funzionano nemmeno le minacce di Zala contro gli sciagurati che violano «l'isolamento fiduciario», altra espressione strepitosa della neolingua del virus. Tutti si chiedono che cosa abbia trasformato i cavernicoli di ieri nel tarantolato di oggi. Il caldo, le divisioni tra scienziati, la sensazione di cessato pericolo. Io ci vedo anche una certa incapacità di adattamento alla Fase Due. Non funzioniamo come le manopole, dosabili secondo necessità, ma a scatti, come gli interruttori. O accesi o spenti, o liberi o prigionieri. Le vie di mezzo sono per gli esseri evoluti. Noi mangiamo ancora le marmotte.

Euphidra colorPRO XD
LA PRIMA TINTURA PERMANENTE CON GOCCE DI ACIDO JALURONICO NEL COLORE
Formula eXtra Delicata





Decreto Semplificazioni, governo riunito fino a tarda notte: oggi sapremo se Conte&C. sono riusciti a sburocratizzare senza sacrificare legalità e ambiente



Martedì 7 luglio 2020 - Anno 12 - n° 186
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

LA SINDACA DI TORINO
 Ora l'Appendino pensa all'addio: guiderà i 5Stelle?
 DE CAROLIS A PAG. 4

FRODI, BUGIE&BOBINE
 Ferri cerca scudi e B. invia il nastro ("confidenziale")
 MASCALI E PROIETTI A PAG. 5

VIGILIA INAUGURAZIONE
 Liti di commissari e insabbiamenti: il Mose parte così
 PIETROBELLI A PAG. 6-7

RINASCITA DA 11 MLN
 Calabria in festa: arrivano Minoli, Muccino e Bova
 FIERRO E MUSOLINO A PAG. 13

» GOGNA D'ESTATE
 Salvini è come Ciccio Kim che difende l'art.21
 Selvaggia Lucarelli

Da domenica sappiamo che sei hai 15 anni, indossi la tua mascherina, ti avvicini a un politico che va ai suoi comizi e abbraccia signore anziane senza indossarla, aspetti educatamente il turno per poter parlare con lui e gli dici "io credo che lei sia o-mo-fobo e razzista", quel politico ti risponderà sarcastico "Ti voglio bene".
 SEGUE A PAG. 16



1928-2020 Il saluto del grande musicista: "Non voglio disturbare"

C'era una volta Morricone, la nostra colonna sonora

■ Premio Oscar per le musiche che han fatto la storia del cinema, è morto a 91 anni dopo una caduta. Verdone: "Era un poeta artigiano"

COLOMBO, MANNUCCI, PASETTI E PONTIGGIA A PAG. 18 - 19



AMMUCCHIATA MAGGIORANZA E OPPOSIZIONI FINALMENTE UNITE

COLPO GROSSO della lobby dei lidi

BRICIOLE ALLO STATO
 CONCESSIONI BALNEARI: PATTO FRANCESCHINI-GASPARRI LE PROROGA FINO AL 2033 E "SANA" GLI ARRETRATI DA PAGARE. AFFARE DA 15 MILIARDI PER 105 MILIONI DI CANONI

DE RUBERTIS E SALVINI A PAG. 3

- LE NOSTRE FIRME**
- Padellaro I nazisti su Marte, roba da ridere a pag. 3
 - Spinelli Covid19, ora Big Pharma batte cassa a pag. 17
 - Baccaro Mes, c'è voglia di teleguidare l'Italia a pag. 9

SERIE A, FLOP DEGLI ASCOLTI
 Il calcio non lo vede più nessuno. Neppure in tv

La catteriveria
 Ennio Morricone si è scritto il necrologio da solo. Un po' come fece Renzi con il referendum

VENEMIALE A PAG. 12 WWW.SPINOZA.IT

CHIEDI CHI ERANO GLI EROI
 La collezione di graphic novel di Paper First

CARLO ALBERTO DALLA CHIESA IN EDICOLA

SEGUE A PAGINA 20





ANNO XXV NUMERO 160

MARTEDÌ 7 LUGLIO 2020 - € 1,80

La dipendenza da Fortnite vi preoccupa? Non esagerate, genitori, è solo un'attrazione quella che renderà i vostri figli un po' musoni e troll

Con 250 milioni di giocatori in tutto il mondo, Fortnite è uno dei videogiochi più giocati del mondo. E uno dei più im-

permettono di spendere soldi reali nel mondo virtuale, per comprare accessori e skin, e secondo perché la modalità multigiocatore include una chat attraverso la quale l'utente viene

la loro massiccia presenza sui social network o dagli acquisti impulsivi su Amazon. Ci provò un paio di anni fa Carlo

Rassicuriamo le mamme e i papà: tutti gli studi sull'in-

ELOGIO DELLE CONDIZIONALITÀ

Oltre il Mes c'è di più. I paesi europei che in questi anni hanno fatto proprio il vincolo esterno se lo sono cavata bene. Perché l'Italia può uscire dalla crisi abbracciando le splendide raccomandazioni dell'Europa. Ecceola la vera semplificazione

Bona parte del dibattito politico delle ultime settimane - in attesa di potersi sbizzarrire sui temi dei prossimi giorni, ovvero il decreto "Semplificazioni" e già sentiamo un fremito nella pancia del lettore - è stata monopolizzata da una serie di discussioni più o meno appassionanti collegate all'accesso ai finanziamenti per le imprese;

che le famose condizionalità dell'Europa, laddove sussistono ancora, oggi non hanno più niente a che fare con le vecchie discus-

Non rompete le scatole

Zingaretti-Franceschini-Orlando inviano messaggi al resto del Pd. Ma oltre l'unità c'è la maggioranza Ursula

Roma. L'unità (nel partito) e la stabilità all' governo, prima di tutto e a ogni costo. Dario Franceschini, Andrea Lanzetta e Nicola Zingaretti, con una serie di interviste, dichiarazioni e telefonate in privato, hanno riconfermato quel patto di sangue tra i

Servizio d'ordine

Milizie bianche e nere in America, armi in pugno e con in testa la guerra. Il dopo Black Lives Matter è una fase pericolosa

Roma. Prima ci sono state le proteste di massa, poi è arrivato il risveglio delle milizie e adesso si fa gran parlare di guerra civile americana. Ma come se fosse sospesa, possibile ma non ancora qui, e per ora è una rappresentazione in maschera che assomiglia a una festa passata. Ma sempre più gente si

Ennio Morricone

È morto un genio inclassificabile e imprevedibile che non sapeva immaginarsi lontano da Roma

I New York Times ci ha tenuto a rimarcare che Ennio Morricone non sapeva l'inglese non prendeva l'aereo, non si è mai mosso da Roma e in America ci andò per la

Narrativa pandemica

È davvero necessario convincere gli italiani di una bugia così grande, quella che il virus non ci sia più? No, non lo è

Sono 2018 i successi politici comunicati dalla Protezione civile, in leggero aumento rispetto al 192 di domenica. Otto i decreti. In calo da due



Ma ciò che è proposto di condizionalità, non è un surrogato che la classe dirigente politica, su questo tema, si rifiuta di riconoscere alcuna verità ormai sempre più difficile da negare.

Il nuovo piano nazionale di ricostruzione, in cui il Pd assume l'unità politica, rischia l'uscita di scena di un leader, rischia l'uscita di scena di un leader, rischia l'uscita di scena di un leader.

Un cadavere a Vienna

Trovato morto un ceceo. Ecco la lista degli omicidi di ex separatisti in territorio europeo; porta in Russia

Roma. Sabato scorso, non lontano da un centro commerciale nella periferia di Vienna, è stato ritrovato il corpo di Mamikhan Umarov, un cittadino ceceo a cui era stato

Baretta ci spiega il Pnr

Se il fronte europeista s'allarga con P1, è in un bene. Dopo Quota 100? Una nuova Ape social? Parla il vice di Gualtieri

Roma. Da veneziano affezionato alla sua acqua, Pier Paolo Baretta dice che "la navigazione è lunga e perigliosa, ma per prima cosa bisogna evitare di naufragare in porto".

Catalfo batte Colao

Niente proroga dei contratti a termine. Così il governo sacrifica l'occupazione sull'altare del decreto "Dignità"

Roma. Il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri era sicuro di farecela. In fondo sospendere il "causale" del decreto Dignità in una fase di crisi economica e di

Tutti contro la burocrazia

È accusata, a torto, di ogni male e la sua semplificazione è considerata la madre di tutte le riforme

Procurare, Anac e Corte dei conti si sono mobilitati, nei giorni scorsi, a difesa dei propri poteri agitando lo spettro dell'illegalità, della corruzione, dello sperpero del pubblico denaro.

WE ALL LOVE ENNIO

Prima venivano le note, poi il pianoforte. Articoli nell'inserto I

ANDREA VERONIN

Poi dice che non sarebbe un mondo di merda; Morricone è morto e l'Alitalia sempre I

WE ALL LOVE ENNIO

Prima venivano le note, poi il pianoforte. Articoli nell'inserto I

ANDREA VERONIN

Poi dice che non sarebbe un mondo di merda; Morricone è morto e l'Alitalia sempre I

WE ALL LOVE ENNIO

Prima venivano le note, poi il pianoforte. Articoli nell'inserto I

ANDREA VERONIN

Poi dice che non sarebbe un mondo di merda; Morricone è morto e l'Alitalia sempre I



il Giornale



MARTEDÌ 7 LUGLIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 260 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
CSA 11324971 | Sede: tel. 02.58282611

I TESTIMONI DELLA PERSECUZIONE

Berlusconi, i video-verità

«Il giudice Esposito era ossessionato dal suo arresto». La sua condotta «inaccettabile» anche per il leader della sinistra inglese
Bonafede ci riprova: altri criminali scarcerati

di Alessandro Sallusti

«La verità ti fa male, lo so», cantava Caterina Caselli quando io ero ragazzino. La verità che sta emergendo dalla cloaca della magistratura fa molto male, ma non per questo è il caso di coprire il bidone che, all'inverso, va svuotato fino in fondo e ben lavato.

È un'operazione difficile perché uno dei partiti oggi al governo, il Pd, quei miasmi li ha alimentati e utilizzati come gas tossico per distruggere gli avversari politici, in primis Silvio Berlusconi. È difficile perché i magistrati si stanno ricattando tra di loro nel tentativo di salvare il salvabile e perché nessun grande giornale o mezzo di informazione può permettersi di affondare il coltello nella piaga che loro stessi hanno contribuito in maniera importante a infettare.

Egredi giustizialisti, la verità vi fa male, lo so. Proverete a smontarla, a ridicolizzarla, vi scaglierete con violenza contro chiunque stia cercando di farla conoscere, come sta accadendo in queste ore sulla sentenza che ha ingiustamente condannato Silvio Berlusconi estromettendolo così dalla politica. Insulterete e infangherete chiunque questa verità ve la scodellerà sul tavolo, direte - lo state già facendo con Nicola Porro che in tv a *Quarta Repubblica* sta snocciolando importanti rivelazioni settimana dopo settimana - che chi osa scrivere questa per voi fastidiosa verità (vi sentivate al sicuro, mai avreste pensato che un giorno il bidone si sarebbe scoperto) lo fa perché è un servo pagato da Berlusconi, alla cui corte molti di voi sono passati e altri ci stanno ben comodi anche oggi. Potrete fare questo e anche di più, ma sappiate che non avete scampo.

Egredi giustizialisti salottieri, avete commesso il più classico degli errori figli dell'arroganza: sentirsi al sicuro, essere certi di averla sfangata. E invece, che vi piaccia o no, la storia va riscritta, voi non potete farci nulla e non importa quanto tempo ci vorrà. Il giorno che qualcuno ci riuscirà in modo definitivo e incontrovertibile, voi vi ritroverete anche ufficialmente dalla parte sbagliata della Storia, sul banco degli imputati ci sarete voi, i vostri complici e i vostri mandanti di cui già si stanno delineando gli identikit.

Fazzo, Greco, Malpica e Zurlo
alle pagine 2-3 e 4

IL RE DELLE COLONNE SONORE

C'era una volta il maestro Morricone

Il testamento del compositore: «Funerale privato, non voglio disturbare»



GENIO Il compositore Ennio Morricone, scomparso ieri a 91 anni

di Paolo Giordano e Antonio Lodetti

Il Maestro ci lascia il silenzio. La musica di Ennio Morricone, scomparso a 91 anni, resterà per sempre un patrimonio mondiale. Le sue colonne sonore hanno segnato un'epoca, non soltanto nel cinema. Il due volte premio Oscar, apprezzato praticamente in ogni angolo del pianeta, scrive in un auto-necrologio emblematico: «Non voglio disturbare».

alle pagine 23 e 24
servizi da pagina 23 a pagina 26

SIMBOLO DEL PAESE

La sua Italia in controtempo

di Vittorio Macioce

Una campana che risuona e ti chiedi se sia davvero per te, il soffio di un'armonica che si perde nel deserto, l'ululato di un coyote, una voce che ti chiama e dice «*sean sean*», giù la testa, uno scacciapensieri, un mandolino che fa da contrabbasso, un fischio lontano in un giorno d'estate quando non c'è nessuno a farti compagnia, l'oboe a cui risponde solo il canto di un uccello, le note di un pianoforte che scorrono (...)

segue a pagina 26

all'interno

IL CDM NOTTURNO I decreti finti del governo «salvo intese»

di Massimiliano Scafi

È a tarda notte, come fosse una riunione carbonara, con un paio di mesi di ritardo sulla tabella di marcia, il Consiglio dei ministri affronta «salvo intese» il decreto Semplificazioni, «la madre di tutte le riforme», come l'ha definito Conte, il (...)

segue a pagina 7

NO A SPALLATE ESTIVE Salvini impara la lezione del Papeete

di Adalberto Signore

A parole Matteo Salvini evoca spesso la spallata. La auspica nel bel mezzo di quelle piazze che ha ricominciato a girare come un forsennato dopo il lockdown e quasi la dà per certa mentre posa tra un selfie e l'altro con i suoi sostenitori. Il leader della Lega, però, è ben (...)

segue a pagina 10

INTERVISTA ALLA GELMINI «Il Rilancio? Solo mance e zero sviluppo»

di Fabrizio de Feo

La capogruppo alla Camera di Forza Italia Mariastella Gelmini commenta così le misure economiche del governo giallorosso: «Ma quale decreto Rilancio, ci sono soltanto mance e assistenzialismo. Noi decisivi per la moda e le scuole paritarie».

a pagina 6

IL DEM FLOP NEL GRADIMENTO, PRIMO ZAIA

Governatori, Zingaretti il peggiore

Fabrizio Boschi

Prima è andato a Milano a prendere l'aperitivo sui Navigli per rassicurare la popolazione e si è preso il Covid. Poi ha passato mesi a fare la lezione alla Lombardia, pretendendo di insegnare la corretta gestione della sanità pubblica. Ora Nicola Zingaretti, segretario del Pd e governatore del Lazio, raccoglie i risultati. Nel sondaggio del *Sole 24 ore* sul gradimento degli amministratori locali, lui è all'ultimo posto fra i governatori. Primo Zaia, seguito dai colleghi di centrodestra.

a pagina 10

PARLA LA COOPERANTE

Se Silvia-Aisha adesso delira: «Velo simbolo di libertà»

Gian Micalessin

a pagina 11

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIRE IN ABONNAMENTO: CA. 3000 LIRE IN L. 2020/2019 N. 46 - ART. 1 C. 11 (10000)

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI

• Concorrenza Sleale
 • Assenteismo
 • Abusi legge 104
 • Osservazioni dinamiche

Francesco Ponzi
 CEO Ponzi SpA

MILANO ROMA

ponzi.com
 ponzi@ponzi.com
 ponziinvestigazioni.com

Numero Verde
800-013458



IL GIORNO

MARTEDÌ 7 luglio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

SALDI -50%
ALCOTT
SHOP ONLINE ALCOTT.EU

Bagnolo Mella, ai domiciliari. Grave la madre della piccola

**Bimba di 9 anni uccisa
Si è costituito
il pirata della strada**

Raspa a pagina 14



DOMANI IN REGALO
SPECIALE MARE NOSTRUM

SALDI -50%
ALCOTT
SHOP ONLINE ALCOTT.EU

Cantieri, il governo tenta lo sblocco

Il consiglio dei ministri affronta il decreto semplificazione: appalti più veloci e riforma del reato dell'abuso d'ufficio Giustizia, bufera sul caso Berlusconi: nuove rivelazioni sulle pressioni per condannarlo. Pd-M5s, tregua armata su Conte

Servizi da p. 11 a p. 13

Film e canzoni, il secolo italiano

La colonna sonora della nostra vita

Massimo Cutò

Le abbiamo nelle orecchie. Le fischiettiamo. Le amiamo sconsideratamente. Note che esccono fuori quando meno te aspetti e che ti accompagnano, intrigano, accarezzano. Nessuno come Ennio Morricone ha composto la nostra colonna sonora: di noi italiani, in primis, e dei cittadini del mondo a seguire.

Era un artigiano eccelso. Un maestro unico. Soprattutto è stato il compositore del secolo, capace di mettere d'accordo pentagramma e immagini: medesima dignità a entrambi, e così sia. Perfino un caratteraccio come Sergio Leone, il compagno di scontri fin dalle elementari, è capitolato di fronte al fatto compiuto.

Continua a pagina 4

**«IO, ENNIO MORRICONE, SONO MORTO. MA NON VOGLIO DISTURBARE»
IL NECROLOGIO DEL MAESTRO. SUE LE PIÙ BELLE MELODIE DEL CINEMA**

Il maestro Ennio Morricone aveva 91 anni

C'ERA UNA VOLTA LA MUSICA

Servizi da pagina 3 a pagina 7

DALLE CITTÀ

Milano

**Torna la musica alla Scala
Sono note di speranza**

Giudici nelle Cronache

Milano

**Ritorno a scuola
Genitori col fiato sospeso**

Lazzari nelle Cronache

Confische e maxi-blitz

**Condanne e arresti
Duro colpo alla 'ndrangheta**

Servizio a pagina 22



**Caccia al latitante. Le grandi evasioni via mare
«Mesina è in Corsica»
Le fughe in barca vela**

Leoni a pagina 15



**Ennesimo furto, colpito l'attaccante viola Ribery
Calciatori derubati
«Questa Italia fa paura»**

Agostini a pagina 17

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

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

SUSTENIUM PLUS

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



Disuguaglianze

STATI UNITI Se la legge non è uguale per tutti, anche il coronavirus colpisce di più minoranze e detenuti
Patrizio Gonnella pagina 11



L'anticipazione

T.A.Z. Torna a 30 anni dalla prima edizione il libro che ha cambiato movimenti e culture underground
Hakim Bey pagina 12



Culture

STORIA ECONOMICA In «Ricchi per sempre?» di Pierluigi Ciocca il privilegio fondato sull'instabilità
Alfonso Gianni pagina 13

quotidiano comunista
il manifesto
MARTEDÌ 7 LUGLIO 2020 - ANNO L - N° 161
www.ilmanifesto.it
euro 1,50

Ennio Morricone foto Hayoung Jeon/Epa/Ansa

Cinema in paradiso



Addio a Ennio Morricone, il grande compositore amato a Hollywood, premio Oscar che con le sue note ha attraversato il cinema moderno. Insieme a Sergio Leone, ha reinventato il ruolo delle colonne sonore. Una vita dedicata alla musica, quintessenza della sua Roma e della sua genialità
pagine 2 e 3



CONTAGI, SUL TSO PER CHI VIOLA LE NORME SANITARIE CHIESTO L'INTERVENTO DEL GOVERNO

Zaia fa marcia indietro ma non demorde

«Se un positivo va in giro c'è il carcere e l'arresto, si sappia», spara il governatore del veneto prima di fare marcia indietro in serata, visto che a violare la legge in quel caso sarebbe proprio lui. La Regione infatti non ha competenza in materia penale per chi viola gli obblighi previsti dalle autori-

tà sanitarie. Zaia non demorde: «Il Tso non si fa solo per le malattie psichiatriche, lo si fa anche per epidemie. Chiedo che a livello nazionale si possa portare al penale la violazione dell'isolamento fiduciario anche del negativo. Il ministro della salute Speranza non aveva escluso l'ipotesi di

estendere il trattamento sanitario obbligatorio anche al Covid, ma ieri ha evitato di insistere. In Veneto scatta una nuova ordinanza: quarantena fiduciaria. Intervista a Daniela De Robert, del Garante nazionale delle persone private di libertà.
CAPOCCIA, MARTINI A PAGINA 9

VISTO DALL'IRAN

Il mondo ha due virus: Covid e Usa

Il ministro degli Esteri Zarif fa il punto sulla preoccupante emergenza sanitaria nel Paese. attacca gli Usa per la mossa di uscire dall'Oms e la negazione

del diritto alle cure per i paesi «nemici». Monito all'Europa: «L'accordo sul nucleare si salverà solo se ne verranno rispettati i termini». SABAH A PAGINA 10

Advertisement for 'il manifesto' magazine with a map of Sicily and Sardinia. Text: 'il manifesto arriva in Sicilia e Sardegna. Chiedilo in edicola'.

Trump Gli resta la carta del nemico cinese. GUIDO MOLTEDO. Una flotta Usa - due portaerei, Ronald Reagan e Nimitz, tristemente associate alle due guerre del Golfo, più quattro navi leggere - naviga nelle acque del Mar delle Filippine e del Mar Cinese Meridionale, nella zona delle isole Paracelso. segue a pagina 15

DECRETO MISSIONI Governo a rischio sugli aiuti alla Libia. RAFFAELE K. SALINARI. Maggioranza in fibrillazione oggi al Senato dove arriva per il voto il decreto sulle missioni internazionali. LeU pronta a chiedere il voto sui singoli punti nella speranza di fermare nuovi aiuti alla Guardia costiera libica. Il Pd rischia di dividersi ma Forza Italia è pronta a soccorrere il governo. LANIA, PREZIOSI A PAGINA 8

Carlo Flamigni La cura come diritto. RAFFAELE K. SALINARI. La morte di Carlo Flamigni lascia un vuoto evidente nell'ambito della riflessione in merito ai diritti riproduttivi e non solo. Il suo impegno sia per quel che riguarda l'ambito scientifico sia verso il sociale è noto ed estremamente documentato. segue a pagina 14

Regionali Giallorossi senza candidato: «Decida Roma» DANIELA PREZIOSI PAGINA 5. Francia Arriva il governo Castex con un tocco di verde ANNA MARIA MERLO PAGINA 6. Movimenti Gli Stati Popolari, vinta la prima sfida di Abou GIANSANDRO MERLI PAGINA 7





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COVID-19 ITALIA
SPELLENDO IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/L. 662/98

Fondato nel 1892



Martedì 7 Luglio 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 130

Il Nastro d'argento D'Amore "l'immortale"
«Quante sorprese nella nuova Gomorra»
Titta Fiore a pag. 14



Il concerto di Paestum Muti: il Sud impari a fare tesoro della grande bellezza
Donatella Longobardi a pag. 15



Semplificazioni ultimi scontri su appalti e grandi opere

Sfida nella notte sul decreto Conte tenta di evitare l'approvazione «salvo intese»

Amoruso, Bassi, Conti, Dimito e Gentili alle pagg. 6 e 7

LO SCENARIO BERLUSCONI E IL FRENO ALLE ELEZIONI DI SETTEMBRE

Alessandro Campi

Il centrodestra si presenterà unito all'appuntamento delle elezioni regionali. E unito già governa molte Regioni. Ma ora rischia di dividersi sul sostegno al governo nazionale. La maggioranza giallo-rossa, che sostiene il governo guidato da Conte, non riesce invece a trovare un accordo per le amministrative di settembre. Non è un paradosso, piuttosto è il modo di muoversi tipico della politica italiana degli ultimi vent'anni: mai per linee diritte e semplici, sempre a zig-zag e in modo contorto.

Continua a pag. 35

Le interviste del Mattino «Fondi Covid al Sud più del 34%»



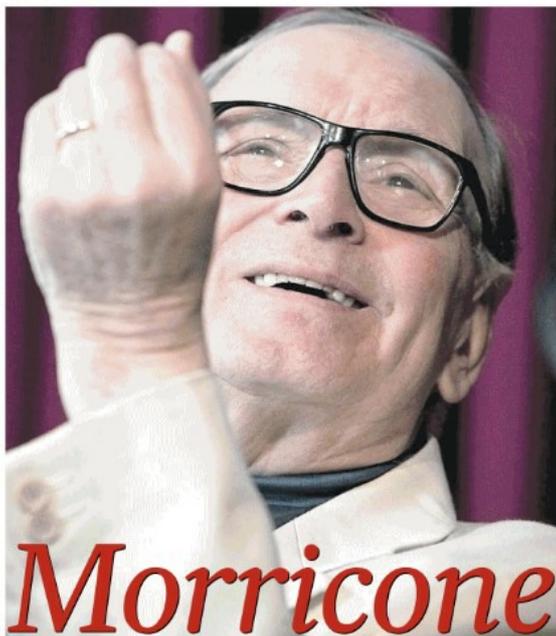
L'analisi del ministro Boccia «Governatori da ascoltare prima del dibattito sul Mes»

Nando Santonastaso

«I governatori - dice il ministro Francesco Boccia - andrebbero ascoltati prima del dibattito sul Mes. Alle regioni del Sud vada più del 34% delle risorse Covid».

A pag. 9

Addio Maestro Il grande compositore morto a 92 anni



Morricone C'era una volta il genio

Antonucci, Bellino, Satta e Vacalebre da pag. 2 a 5. Il commento di Valerio Caprara a pag. 34

L'omaggio

Verdone: il maestro un sacco bello piaceva ai giovani

Carlo Verdone a pag. 3

Il ricordo

Lina Wertmuller «I suoi brani epici il mondo gli è grato»

Titta Fiore a pag. 4

Gli arrangiamenti

La Martino, Cigliano e l'inedito di Sastri: l'amore con Napoli

Federico Vacalebre a pag. 5

Da Avellino a Caserta Nuovi focolai De Luca: così non arriviamo a settembre

Adolfo Pappalardo

Un focolaio in Irpinia (ad Avellino) è stato necessario riaprire d'urgenza il reparto Covid dell'ospedale Moscati), un altro a Mondragone nelle ex palazzine Cirio e la positività dell'imprenditore cientano tornato da New York portandosi dietro il Covid. Non uno ma ben tre casi che spingono il governatore De Luca a lanciare un allarme: «Servono controlli rigorosi sugli ingressi in Italia. Così non arriviamo a settembre».

A pag. 11 con Plati e Sio

La classifica

De Magistris il crollo del gradimento è centesimo

Luigi Roano

I sindaci italiani più apprezzati per la qualità dei servizi ai cittadini sono Antonio Decaro (Bari) e Cateno De Luca (Messina), primi cittadini del profondo Sud. Quello della capitale morale del meridione, Napoli, Luigi de Magistris è invece precipitato al centesimo posto nella classifica stilata del Sole24Ore - ha perso 24 punti percentuali, dalla 66,9 di quando è stato eletto nel 2016 è sceso al 42,2% - stilata sulla scorta di un sondaggio di Antonio Noto. Ha inciso la pessima qualità dei servizi quotidiani resi ai cittadini napoletani.

In Cronaca

Ischia La Colombara abbandonata da 4 anni Lo scempio di Villa Visconti tra pipistrelli e finestre rotte



Massimo Zivelli in Cronaca

SECURITY 60®
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

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

ANCHE IN ACCIAIO INOX

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

www.security60.it www.tecnometalsystem.it



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 188 ITALIA
Sped. in A.P. 01333/2002 conv. L. 4/2004 art. 1 c. 1 BCS/PM

NAZIONALE



Martedì 7 Luglio 2020 • S. Claudio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'operazione
Medicina digitale
e 3D: così è stato
ricostruito il volto
di Alex Zanardi
Guscuso a pag. 16



Nastri d'argento
Favino-Craxi
miglior attore
«È il successo
della maturità»
A pag. 27



Stasera Milan-Juve
La Lazio va a Lecce
per sperare ancora
Roma, Europa League
decisiva per Fonseca
Bernardini e Trani nello Sport



DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero
Casa
INIZIATIVA VALIDA
PER ROMA E PROVINCIA
messengerocasa.it

La mia stagione al Messaggero
UNO SGUARDO
LUNGO
OTTO ANNI

Virman Cusenza

Otto anni al Messaggero. Tanti, e lo considero un onore, è abbastanza per poter dire che il mio sguardo ha abbracciato nel tempo una trasformazione profonda di questo Paese e di questa città che ne è la Capitale.

In questa redazione sono approdato dopo dieci anni trascorsi al Giornale di Indro Montanelli, che mi ha dato un'impronta di cui vado orgoglioso: la laicità, l'indipendenza e la tutela del lettore. La passione e l'impegno di raccontare i fatti bisogna sentirli, altrimenti si finisce solo schiacciati dalla fatica, e senza nemmeno quel'iniezione di entusiasmo e adrenalina che rendono unico il nostro mestiere.

Ho guidato questo giornale in una fase politica turbolenta del Paese. Una stagione difficile per Roma. L'ho fatto cercando un equilibrio tra la denuncia che interpretasse il disagio dei cittadini e lo stimolo alle classi dirigenti affinché fossero degne del ruolo cruciale di élite. Mi sono battuto perché il Messaggero svelasse la sua anima di giornale laico. Una vocazione che va ben al di là del rapporto con la Chiesa tracciato dalla linea del Tevere. Parlo dell'indipendenza, dell'affrancamento dai poteri, dalle corporazioni professionali e sindacali, dalle aree di influenza politica e dalle partigianerie che avvelenano questo Paese. Una battaglia che parte dai diritti dei cittadini e che si traduce nel ruolo di difensore civico che rivendico come tratto distintivo della mia direzione. Parlo della tutela di un diritto negato, un sopruso di cui possono essere vittime gli italiani di ogni estrazione. Si spazia dal decoro calpestato in ogni angolo di questa meravigliosa città, fino alla rivendicazione del ruolo del nostro Paese in una Unione europea sofferita quanto indispensabile.

Continua a pag. 29

1928-2020 L'autonecrologio di Morricone: «Sono morto, non voglio disturbare»



Ennio Morricone durante uno dei suoi concerti. Antonucci, Cotto, Della Libera, Fiore e Satta da pag. 2 a pag. 7

Tra studio, Oscar e ironia
Il Maestro e Leone
due miti, un'anima
Carlo Verdone

Il Maestro e Leone, un'anima Trasteverina. *A pag. 6*

Branì immortali e globali
Ennio, genio romano
amato dal mondo
Francesco Rutelli

Genio romano e mondiale, la Capitale la sua forza. *A pag. 7*

Le hit oltre il cinema
Popstar involontaria
grazie a Mina e Paoli
Leonardo Colombati

La prima volta incontrai Ennio Morricone a una cena. *Continua a pag. 29*

Comunicato dell'Editore

Il dottor Virman Cusenza lascia oggi la Direzione de "Il Messaggero". L'Editore, nell'esprimere sincero apprezzamento per il lavoro svolto, formula al dottor Cusenza i migliori auguri nella certezza che saprà conseguire importanti successi. La Direzione de "Il Messaggero" verrà assunta a far data dal 8 luglio dal dottor Massimo Martinielli, attualmente Vice direttore de "Il Messaggero".

Consiglio dei ministri nella notte
Decreto Semplificazioni
ultimi scontri su appalti
e lista delle grandi opere

ROMA Le Semplificazioni in Cdm. Conti a pag. 8

Schermaglie estive
Le elezioni di settembre
con l'ombra del Cavaliere
Alessandro Campi

I centrodestra si presenterà unito all'appuntamento delle elezioni regionali. *Continua a pag. 29*

Coronavirus, controlli in aeroporto. Scienziati contro l'Oms
Roma, positivi 14 bengalesi
Molti di loro rifiutano i test

Laura Bogliolo
e Francesco Pacifico

Tamponi e test sierologici a Fiumicino per i 276 passeggeri arrivati ieri da Dacca con un volo speciale. Partenza flop invece al presidio Casa della Salute San Caterina della Rosa: solo tre i cittadini del Bangladesh a sottoporsi ai molecolari. Sono 14 al momento i bengalesi positivi. *A pag. 11*

Il provvedimento
L'ipotesi del Tso
a chi rifiuta le cure
Zaia: multe severe

ROMA «Mille euro di multa e denuncia, fino all'ipotesi Tso per chi viola l'isolamento fiduciario» Così il presidente del Veneto, Luca Zaia. *Vazza a pag. 10*

L'intervista
Crisanti: la sfida
sarà in autunno:
casì sottovalutati

ROMA «Sottovalutati i casi d'importazione. Ma la sfida saranno i focolai invernali». L'epidemiologo Andrea Crisanti invita a tenere alta la guardia. *Melina a pag. 10*

Diciotto in arresto
Truffa fondi Mise,
sequestrato l'attico
di Bruno Peres

Michela Allegrì

Fondi pubblici distratti, un imbroglio al ministero dell'Economia, che ha stanziato almeno 1,5 milioni di euro in favore di aziende che non avevano diritto alle sovvenzioni. Arrestate 28 persone, tra cui un dirigente del Mise. Sequestrato anche l'attico dove abita il gocatore della Roma Bruno Peres. *A pag. 15*



SUSTENIUM PLUS

CREATINA, ARGENTINO, VITAMINE, BETAALANINA, COCAINE, L-CARNITINA

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

IL MIGLIOR INTEGRATORE AL MONDO DI NON RIMBOMBARE COME, SOSTITUITO DA UNA DIETA CORRETTA, E DI UNO STILE DI VITA SANO.

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

* DATI: DAL 1° GIUGNO MARZO 2020

IL LIBRO BRANNO

ACQUARIO, IMPEGNI CHE VANNO ASSOLTI

Buongiorno, Acquario! Un'agenda piena di impegni, fate bene a sfruttare questo periodo astrale così promettente per la carriera e interessante per gli affari finanziari. Un bene arrivato inatteso per voi, non certo per le stelle che lo avevano annunciato con largo anticipo. Oggi annunciare Luna, Venere e Marte, un terzetto perfetto per l'amore, figli, matrimonio. Piantate le vostre radici. Auguri.

© IPRODOLUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 7 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

SALDI -50%
ALCOTT
SHOP ONLINE ALCOTT.EU

Emilia Romagna e Marche

Tocca sempre a lei lasciare il lavoro se nascono i figli

De Franchis e Gennari alle pagine 20 e 21



DOMANI IN REGALO
SPECIALE MARE NOSTRUM

SALDI -50%
ALCOTT
SHOP ONLINE ALCOTT.EU

Cantieri, il governo tenta lo sblocco

Il consiglio dei ministri affronta il decreto semplificazione: appalti più veloci e riforma del reato dell'abuso d'ufficio Giustizia, bufera sul caso Berlusconi: nuove rivelazioni sulle pressioni per condannarlo. Pd-M5s, tregua armata su Conte

Servizi da p. 11 a p. 13

Film e canzoni, il secolo italiano

La colonna sonora della nostra vita

Massimo Cutò

Le abbiamo nelle orecchie. Le fischiattiamo. Le amiamo sconsideratamente. Note che esccono fuori quando meno te l'aspetti e che ti accompagnano, intrigano, accarezzano. Nessuno come Ennio Morricone ha composto la nostra colonna sonora: di noi italiani, in primis, e dei cittadini del mondo a seguire.

Era un artigiano eccelso. Un maestro unico. Soprattutto è stato il compositore del secolo, capace di mettere d'accordo pentagramma e immagini: medesima dignità a entrambi, e così sia. Perfino un carattere come Sergio Leone, il compagno di scontri fin dalle elementari, è capitolato di fronte al fatto compiuto.

Continua a pagina 4

«IO, ENNIO MORRICONE, SONO MORTO. MA NON VOGLIO DISTURBARE» IL NECROLOGIO DEL MAESTRO. SUE LE PIÙ BELLE MELODIE DEL CINEMA

Il maestro Ennio Morricone aveva 91 anni

C'ERA UNA VOLTA LA MUSICA

Servizi da pagina 3 a pagina 7

DALLE CITTÀ

Medicina, la beffa

Niente permesso per malattia ai lavoratori dell'ex zona rossa

Servizio a pagina 9 e in Cronaca

Calcio, la storia

Juwara, tutti pazzi per il gioiellino del Bologna

Giordano in Cronaca

Bologna, il sindaco

Merola sui portici: «Una sentenza preoccupante»

Rosato in Cronaca



Caccia al latitante. Le grandi evasioni via mare

«Mesina è in Corsica» Le fughe in barca vela

Leoni a pagina 15



Ennesimo furto, colpito l'attaccante viola Ribery

Calciatori derubati «Questa Italia fa paura»

Agostini a pagina 17

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



MARTEDÌ 7 LUGLIO 2020

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 160, 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

IL GRANDE COMPOSITORE MUORE A 91 ANNI. UN SUO BRANO INEDITO APRIRÀ IL CONCERTO DEL CARLO FELICE PER L'INAUGURAZIONE DEL PONTE

Morricone, l'ultimo dono è per Genova



IL NECROLOGIO
LA RICHIESTA
DI FUNERALI PRIVATI

«Io, Ennio Morricone, sono morto. C'è solo una ragione che mi spinge a salutare così: non voglio disturbare»

IL RITRATTO

Gianni Riotta / PAGINE 6-7

Il mondo ai suoi piedi da Trastevere ai trionfi di Hollywood

ALTRI SERVIZI / PAGINE 8-9

IL RICORDO

Nicola Piovani

Artigiano e poeta
L'ispirazione etica di un vero Maestro

L'ARTICOLO / PAGINA 15

ROLLI



GLI SPEDIZIONIERI: MANIFESTIAMO A ROMA. LA MINISTRA DE MICHELI PROPONE ALL'ESECUTIVO DI ESAMINARE I TUNNEL SENZA SMONTARE LE ONDULINE

«Gallerie, controlli più veloci» Ma la Liguria ora vuole i danni

Autotrasportatori e albergatori denunciano perdite di oltre 1 milione al giorno. Azione legale dei balneari

Le ispezioni nelle gallerie delle autostrade liguri devono terminare il prima possibile. La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli ha preparato e anticipato in Consiglio dei ministri un provvedimento che dovrebbe consentire di chiudere rapidamente i cantieri e riportare la viabilità alla normalità, in Liguria. Georadar e ultrasuoni saranno gli strumenti usati d'ora in poi per esaminare le volte dei tunnel, senza dover smontare le onduline. Nel frattempo, però, la rabbia di chi, per colpa delle code infinite e continue, rischia di perdere tutto ora esplose. Le categorie di un'intera regione sono pronte a chiedere i danni.

CARRATELLI DELL'ARTICOLO MENDINI / PAGINE 2 E 3

IGIUDICI ACCUSANO: «SILENTE E INADEMPENTE»

Giuseppe Salvaggiolo

La Corte dei Conti bacchetta il governo
«Sulle concessioni ha perso tempo»

L'ARTICOLO / PAGINA 4

IGNORATE PER 53 ANNI LE MANUTENZIONI

Roberto Sculli

Regole vecchie e controlli rimandati
Così nasce il pasticcio dei cantieri infiniti

L'ARTICOLO / PAGINA 5



SULLA A26 DEBUTTA LA MATRIOSKA DELLE GALLERIE

CLAUDIO PAGLIERI / PAGINA 3

GLI UNDER 30 MENO DEL 3%

Pubblico impiego, sorpasso nel 2021: più pensionati che lavoratori

Dal 2021, nel pubblico impiego, i pensionati saranno più dei colleghi in ufficio: colpa del blocco del turn over.

BARBERA E GIOVANNINI / PAGINA 11

TAGLIAVA 540 ETTARI PROTETTI

Bocciata dalla Consulta la nuova legge sui parchi liguri

La Corte costituzionale boccia la legge sui parchi della Regione Liguria, impugnata dal governo: la Consulta rende dunque inefficaci cinque punti della norma che tagliava 540 ettari di aree protette liguri. Esultano gli ambientalisti.

DE FAZIO E GRASSO / PAGINA 23

AURUM 1982
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
9 (Mercato Orientale Genova) - Tel. 010.5388.200 - Fax 010.5388.201

BUONGIORNO

Musa Juwara ha diciotto anni e domenica ha fatto gol a San Siro contro l'Inter. Il Bologna ha vinto e lui è diventato un eroe, ma un eroe diverso, non come gli altri ragazzi prelevati dalle giovanili e subito formidabili. La sua storia è stata raccontata in lungo e in largo con ambizioni dickensiane: Musa arrivò in Italia con un barcone quando di anni ne aveva quattordici. Sul modulo della Croce Rossa scrisse no parents, niente genitori. Era partito dal Gambia, aveva attraversato il Sahara e il Mediterraneo. Si ritrovò nel centro di accoglienza di Ruoti, Potenza, e stava l'intero giorno a giocare a calcio sul piazzale. Era uno spettacolo. Lo notarono i dirigenti della Virtus Avigliano, lo tesserarono, l'allenatore Vitaliano Summa lo prese in affidamento. Un anno dopo era già al Chievo, poi al Bologna. Domenica il gol, la vittoria

Cantami o Musa | MATTIA FELTRI

e l'8 in pagella sulla Gazzetta. Una biografia irresistibile, vero? Non sono mica tutti ciomoloni o, peggio, spacciatori o terroristi gli africani col miraggio dell'Europa, ci sono anche i bravi ragazzi col loro bravo sogno e le mani solide tese e il lieto fine. Appunto: un diverso, anche come eroe. Ma l'edificante favola, esuberante di pietismo, è stata ricondotta a quote più umane, più profondamente umane, proprio da Musa. Ogni volta, dice un dirigente della Virtus Avigliano, si chiede: mi prendono perché sono arrivato col barcone o perché sono bravo? Ecco, a tutti interessa il barcone, a tutti tranne a lui, lui non vuole essere quello del barcone, vuole essere quello bravo. Non si aggrappa al passato lacrimevole ma a uno splendido futuro da conquistare. In questo sì, senz'altro un diverso. —

AURUM 1982
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
9 (Mercato Orientale Genova) - Tel. 010.5388.200 - Fax 010.5388.201



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con il Sole
Come cambia
il rapporto
di lavoro
dopo il Covid-19



— € 0,50 €170
più il quotidiano

Sportello 110%
Da oggi alle 14
possibile inviare
quesiti agli esperti
sul superbonus

www.ilsole24ore.com/forum110

MARSH

Marsh,
sempre al
tuo fianco.

MARSH & MCGRAW
HILL
CORPORATION

FTSE MIB 20031,86 +1,55% | XETRA DAX 12733,45 +1,64% | CAC40 5081,51 +1,49% | SPREAD BUND 10Y 175,40 +1,30 | Indici&Numeri → PAGINE 38-41

Statali, più in pensione che al lavoro

PUBBLICO IMPIEGO

Sorpasso previsto nel 2021
Pesa Quota 100. In due anni
persi 190mila impiegati

Età media sempre più alta:
54,2mila dipendenti
oltre la soglia dei 62 anni

Edizione chiusa in redazione alle 22,45

Negli ultimi due anni la pubblica amministrazione ha perso 190 mila addetti. Un numero non compensato dalle nuove assunzioni. Pesano l'invocato e la Quota 100. Il prossimo anno il numero dei dipendenti pubblici in attività sarà superato da quelli in pensione. Il dato è emerso nel corso del Forum Pa, che segnala anche come il pubblico impiego sia sempre più anziano: 54,2mila dipendenti hanno 62 anni, mentre 198mila hanno maturato 35 anni di anzianità.

Gianni Provatì — a pag. 5

INFRASTRUTTURE



Grandi infrastrutture. Una veduta dal satellite dello Stretto di Messina, tra Calabria e Sicilia, per il quale si torna a valutare il progetto di un collegamento stabile

Stretto di Messina, rispunta l'idea del Ponte (o del tunnel)

A completamento del progetto dell'Alta velocità ferroviaria al Sud, ecco spuntare dal Consiglio dei ministri la vecchia idea del Ponte sullo Stretto di Messina. O, in alternativa di un tunnel sottomarino. Il premier Conte e il ministro De Michelis hanno dato luce verde allo studio di fattibilità del collegamento tra Calabria e Sicilia.

Giorgio Santilli — a pag. 3

BTP Futura, chiesti il primo giorno oltre 2,37 miliardi

EMISSIONI

Già firmati 65mila contratti
per il nuovo Covidbond
riservato ai risparmiatori

Iacovoni (Mef): «Risultato
oltre le nostre aspettative»
In lieve flessione lo spread

Partenza apriti per il nuovo BTP Futura, riservato ai piccoli risparmiatori: ha chiuso con domande per 2,375 miliardi e oltre 65mila contratti la prima giornata di collocamento del nuovo titolo di Stato, lanciato dal Tesoro per finanziare le spese dei programmi

anti-Covid e sostenere la ripresa economica. Il mese scorso il collocamento record del BTP Italia aveva chiuso la prima giornata con ordini retali per 4,01 miliardi, ma allora le giornate di collocamento per i risparmiatori erano tre contro le cinque di questa volta (il collocamento si chiuderà venerdì). Un risultato «oltre le nostre aspettative», ha commentato Davide Iacovoni, capo del Debito pubblico del Mef.

Sui mercati da registrare il lieve calo dello spread BTP-Bund, che sui titoli decennali chiude a 166 punti base rispetto ai 169 punti di venerdì (rendimento all'1,26%). La Bce, infine, ha reso noto che in giugno nel quadro del Quantitative Easing ha acquistato 2,37 miliardi di BTP (contro 1,25 di maggio).

Servizio a pagina 5

IL CASO WIRECARD

UN COLPO AL MODELLO TEDESCO

di Marco Onado — a pagina 18

TOGETHER TOWARD EXCELLENCE

TESTING • ISPEZIONI • CERTIFICAZIONI

settori: industriale, servizi, manifatturiero

prodotti & servizi, sistemi di gestione persone & imprese, impianti

IMQ group, IMQ, CSI

imqgroup.eu

Semplificazioni, ultima trattativa

DECRETO LEGGE

Confronto notturno sul Df
Corse veloci per scuole,
sanità, strade e ferrovie

Il decreto legge semplificazioni arriva al Consiglio dei ministri, per voler del premier, ma alle 22,30 la riunione non era ancora cominciata per i rinvii e il mancato accordo sul testo. Nell'ultimo testo

la corsa veloce è stata prevista per sette settori: scuole, università, sanità, carceri, strade, ferrovie e opere idriche. Regge il modello base di Palazzo Chigi: poteri di emergenza alle stazioni appaltanti per affidamenti di lavori, forniture e servizi professionali, ma pochi commissari. Per gli affidamenti fino a cinque milioni di euro, crescerà il numero di imprese da invitare informalmente al crescere dell'importo, da 5 a quindici.

Giorgio Santilli — a pag. 2

14 miliardi
Valore complessivo delle opere prioritarie da realizzare

In cantiere
Scontro sulla lista delle 30 opere da sbloccare

Servizio a pagina 3

Piano delle riforme, contro il debito risparmi per 30 miliardi all'anno

CONTI PUBBLICI

Per il saldo primario di bilancio miglioramento strutturale anche sul 2019

Nel periodo da gennaio a maggio le entrate diminuite di 15,3 miliardi

Il Piano nazionale delle Riforme, all'esame del Consiglio dei ministri previsto per ieri sera, punta, oltre che su un articolato percorso di riforme, anche su una strategia per l'abbattimento del debito pubblico. Che deve passare attraverso un miglioramento del saldo primario in modo strutturale anche rispetto al 2019. Attestandosi sulla cifra di 30 miliardi di risparmi all'anno al netto della spesa per interessi. Per raggiungere il risultato si farà leva, fra l'altro, su una nuova spending review, su un riordino delle spese fiscali e sul taglio dei sussidi ambientali dannosi. Questo mentre le entrate tributarie nel periodo gennaio-maggio pagano il costo della pandemia con una diminuzione di 15,3 miliardi, di cui 9,4 di Iva.

Servizio a pagina 8

L'INTERVENTO

Reti 5G, ecco perché i Comuni non possono impedire la copertura

di Mario Libertini — a pag. 15

L'INTERVISTA

Capuano: «Così Londra ha tradito Piazza Affari Adesso quotiamola»

Antonella Olivieri — a pag. 19

ADDII. 1928-2020

Morricone, con la musica preziosi il cinema

di Cristina Battocletti



«Ennio Morricone non è un musicista. È il mio sceneggiatore. Ho sempre sostituito i brutti dialoghi con la musica». Queste le parole che il regista Sergio Leone usava per definire uno dei più importanti autori di colonne sonore per il cinema, morto ieri a Roma all'età di 91 anni, in segui-

to alle conseguenze di una frattura al femore. Leone e Morricone si trovarono negli anni Sessanta, dopo essere stati compagni di classe alle elementari (anche se Leone non se lo ricordava), a lavorare al primo spaghetti western del regista romano. Per un pugno di dollari (1964).

— continua a pagina 23

PANORAMA

MERCATI

Borse, la Cina accende il rialzo
Milano +1,55%, sopra 20mila punti

Il balzo della Borsa di Shanghai vince i timori per la diffusione del Covid del mondo: inflazione ottimismo anche nei titoli occidentali, che chiudono con rialzi tra 1,5% e 2,5%; negli Usa il Nasdaq continua a correggere il proprio record storico. Milano (+1,55%) torna sopra i 20mila punti.

— a pagina 6



LI JUNHUA dal 2019 è ambasciatore della Repubblica Popolare cinese in Italia

COOPERAZIONE
CINA E UE, UN'ALLEANZA VANTAGGIOSA TRA PARTNER

di Li Junhua — a pagina 23

EMERGENZA CORONAVIRUS

Appello di esperti all'Oms: più rischi per via aerea

Una lettera aperta all'Oms è stata firmata da 239 esperti, per rivedere in senso restrittivo le precauzioni anti Covid-19. Si chiedono misure più drastiche per l'aumento della trasmissione aerea del virus. Emergenza in India e Australia.

— a pagina 9

ITALIA

«Pedala Italia»
Viaggi in bici sulle strade delle regioni

In edicola a € 11,90 oltre il prezzo del quotidiano

.salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Assistenza a casa, 1 miliardo per curare 1 milione di pazienti

Marzio Bartoloni — a pagina 30

Rapporti

OROLOGI
Lusso e tecnologia per superare la crisi

— alle pagine 31-37





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 7 luglio 2020
Anno LXXVI - Numero 186 - € 1,20
Beato Benedetto XI Papa

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

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

La norma sblocca-Italia è un mattone incomprensibile, confuso e zeppo di tecnicismi. E dovremmo ripartire così?

DECRETO COMPLICAZIONI



Il Tempo di Osho

Storage da oggi a Il Tempo Chi epurerà da giornalista?



Metti 'a mano così
come a di
"naggia a me e a quando
non so annato a fa il provino
co mi fratello"

da pagina 10 a 12

DI FRANCO BECHIS

Nella notte il consiglio dei ministri ha partorito quella che Giuseppe Conte ha definito «la madre di tutte le riforme»: il decreto semplificazione. Conosciamo il testo in entrata, non quello in uscita che secondo tradizione di questo governo può cambiare ancora per molti giorni prima di giungere stremato alla firma del Capo dello Stato. C'è una fondata probabilità che quel testo si complichino ancora di più. Ma già così è un capolavoro. Spiace rovesciare sui nostri poveri lettori geroglifici che non possono trovare traduzione, ma è il solo modo per fare capire che testa ha chi ci governa. Ecco qualche esempio. Volevano un po' sveltire gli appalti sulla documentazione antimafia oggi necessaria. Hanno pensato di semplificare così: «Fatto salvo quanto previsto dagli articoli 1-bis e 13 del decreto legge 8 aprile 2020, n.23, convertito con modificazioni dalla legge 5 giugno 2020, n. 40, nonché (...)

segue a pagina 2

Conte s'è perso i fondi

Rilancio senza coperture Mancano cento milioni

Zappitelli a pagina 5

«Serve un ripensamento»

I rosso-gialli rinnegano il reddito dei giallo-verdi

De Leo a pagina 7

Torna il polo del buongoverno

Gli amministratori più amati? Tutti di centrodestra

Mineo a pagina 8

IL MAESTRO SCOMPARSO A 91 ANNI

Il mondo ha perso la sua colonna sonora Addio a Ennio Morricone

Antini, Bianconi, Tozzi e Vitelli alle pagine 24 e 25



La strage misteriosa

Pesci morti e puzza Il Tevere uccide ancora

Gobbi a pagina 18

Dietrofront in Comune

Doccia fredda Stop ai tavolini nelle piazze storiche

Verucci a pagina 16

COMPRIAMO ANTIQUARIATO
PAGAMENTI IMMEDIATI

ACQUISTIAMO SINGOLI OGGETTI O INTERE EREDITA' - SOPRALUOGHI IN TUTTA ITALIA

OPERE ANTICHE E MODERNE, MOBILI, OGGETTISTICA DI ANTIQUARIATO, SCULTURE, BRONZI ANTICHI E MODERNI, ARREDAMENTO ANTICO DA GIARDINO, FONTANE IN MARMO E PIETRA, CAMERE DI MARMO E PIETRA, ANTIQUARIATO CRISTALLI, ARGENTERIA

Via San Giovanni 130, Subbio Chiese (SI) - +39 535 696471
www.anticitaliapieve.it - info@anticitaliapieve.it

CON UNA FOTOCOPIA A www.anticitaliapieve.it

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo



Per un logico e normale avvicendamento legato all'estate, al posto del gioco pre-serale "L'Eredità", alle 18.45, su Raiuno, è tornato "Reazione a catena", altro gioco che ci accompagnerà fino a settembre. Del secondo è conduttore Marco Liorni, che ha proprio ben fatto quest'anno, con "Italia Sì", anche nella versione quotidiana. Voglio dire che Flavio Insinna si è meritato il successo che "L'Eredità" ottiene giorno dopo giorno. Anche nei periodi più problematici, come quelli dell'obbligo a restare in casa, questa trasmissione non presuntuosa (...)

segue a pagina 24

Martedì 7 Luglio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 138 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* In abbonamento abbonamenti ed esclusivo con Contrasto e L'Espresso € 5,20 + Costo di invio (7,50)

UK £ 1,40 - Ch. fr. 3,50 €4,00*
Francia € 2,50



Ranocchi software
Non smettere di innovare, pensa al tuo futuro
www.ranocchi.it

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno
www.italiaoggi.it
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Ranocchi software
Non smettere di innovare, pensa al tuo futuro
www.ranocchi.it

IN ALLEGATO
L'Espresso
IL NUOVO NUMERO DI GENTILEMAN

Fisco, la verifica viaggia online
Gli uffici devono privilegiare la trasmissione digitale degli atti ed evitare la presenza in azienda. Ripartono i questionari e le lettere ai contribuenti

Ripartono i questionari e le lettere fiscali, atop agli accessi esterni e via alla notifica degli atti indifferibili e urgenti, il cui requisito dovrà essere evidenziato nell'atto stesso. Attività di verifica per quanto possibile da condurre a distanza attraverso trasmissione degli atti in digitale o con sola consegna agli uffici. Sono quante alcune indicazioni che arrivano da diverse direzioni provinciali dell'Agenzia delle entrate.

La riforma che nessun partito vuole: la banca dati per stanare abusi e falsi poveri



Che furte con le pensioni?, ha chiesto Angela Merkel a Conte, nel corso di una telefonata su come verrà usato il Recovery fund. Perché l'ipotesi è che la Merkel, quando si tratterà di definire le condizioni per concedere gli aiuti dell'Ue, non si accontenterà dell'eliminazione di Quota 100, ma chiederà una correzione più robusta della spesa previdenziale. Per due motivi: il primo, è che la spesa pensionistica comprende anche quella assistenziale, cresciuta in modo esponenziale negli ultimi dieci anni; il secondo, manca in Italia una banca dati unica, nazionale, su tutti i sussidi e le spese assistenziali rilasciate dallo Stato e dagli enti locali a favore dei cittadini: considerati «poveri».

DIRITTO & ROVERSCIO

L'Europa è generosa nei confronti degli immigrati che solo il Mediterraneo su imbarcazioni di fortuna. Non a caso, nell'inizio del secondo governo Conte, i big dell'Unione europea fecero un incontro in pompa magna a Malta sotto le telecamere di più importanti network televisivi del mondo per annunciare ufficialmente che era stato fatto un accordo a livello continentale per evitare, in futuro, lo squallido mercanteggiamento degli immigrati, non per caso. Da allora quanti gli immigrati sarebbero stati subito accolti e distribuiti automaticamente, pro-quota, fra i vari paesi. Complimenti, felicitazioni, condonazioni, evviva, da non credere, cin cin. Altro che i cattolici! Era presente, raggiante, anche l'allora neo ministro dell'Interno italiano, Luciana Lamorgese. Dalla vicenda di questi giorni della Ocean Viking si capisce che non era vero niente e che i big dell'Europa avevano solo fatto, in quell'occasione, una sceneggiata. Per gettare del fumo negli occhi degli europei. Alla prossima.

SU WWW.ITALIAOGGLIT
Semplificazioni - La bozza di decreto
Rilancio - Il dl varato in commissione
Detrazioni antitassativa - La risoluzione delle Entrate
Rc auto - La circolare del Viminale sui controlli

NASCE EMPORIUM
Eni lancia i negozi di vicinato nelle stazioni di servizio
a pag. 19

Ranocchi software
Il modo migliore per predire il futuro è inventarlo
Alan Kay
Non smettere di innovare, pensa al tuo futuro
#NoiCiSiamo

Trova il Partner più vicino:
Programmi per Commercialisti e Consulenti del Lavoro
Gestionali per Piccole, Medie e Grandi Aziende
Soluzioni Sistemistiche open source

Table listing Ranocchi software partners across various Italian regions: ABRUZZO, CALABRIA, CAMPANIA, EMILIA ROMAGNA, LAZIO, LIGURIA, LOMBARDIA, MARCHE, MOLISE, PIEMONTE, PUGLIA, SARDEGNA, SICILIA, TOSCANA, TRENTO SÜDTIROL, UMBRIA, VENETIA, and Valle d'Aosta.

Ranocchi | tel. 0721 22920 | www.ranocchi.it
Con il decreto legge Rilancio a € 6,00 in più, con il modello 730 e redditi 2020 a € 6,00 in più



LA NAZIONE

MARTEDÌ 7 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

SALDI -50%
ALCOTT
SHOP ONLINE ALCOTT.EU

Calciatori derubati, ennesimo furto. Stavolta colpito il campione viola

Ladri a casa di Ribery «Questa Italia fa paura»

Agostini, Galli e Marchini a pagina 17 e nel Qs



SALDI -50%
ALCOTT
SHOP ONLINE ALCOTT.EU

Cantieri, il governo tenta lo sblocco

Il consiglio dei ministri affronta il decreto semplificazione: appalti più veloci e riforma del reato dell'abuso d'ufficio Giustizia, bufera sul caso Berlusconi: nuove rivelazioni sulle pressioni per condannarlo. Pd-M5s, tregua armata su Conte Servizi da p. 11 a p. 13

Film e canzoni, il secolo italiano

La colonna sonora della nostra vita

Massimo Cutò

Le abbiamo nelle orecchie. Le fischiattiamo. Le amiamo sconsideratamente. Note che escono fuori quando meno te l'aspetti e che ti accompagnano, intrigano, accarezzano. Nessuno come Ennio Morricone ha composto la nostra colonna sonora: di noi italiani, in primis, e dei cittadini del mondo a seguire.

Era un artigiano eccelso. Un maestro unico. Soprattutto è stato il compositore del secolo, capace di mettere d'accordo pentagramma e immagini: medesima dignità a entrambi, e così sia. Perfino un caratteraccio come Sergio Leone, il compagno di scontri fin dalle elementari, è capitolato di fronte al fatto compiuto.

Continua a pagina 4

«IO, ENNIO MORRICONE, SONO MORTO. MA NON VOGLIO DISTURBARE» IL NECROLOGIO DEL MAESTRO. SUE LE PIÙ BELLE MELODIE DEL CINEMA

Il maestro Ennio Morricone aveva 91 anni

C'ERA UNA VOLTA LA MUSICA

Servizi da pagina 3 a pagina 7

DALLE CITTÀ

Firenze

Da piazza Libertà a Rovezzano Presentata la linea 'stadio'

Fichera in Cronaca

Firenze

Movida molesta Il sindaco Nardella chiede 100 agenti

Servizio in Cronaca

Firenze

Biglietti e qualità Pereira presenta il suo Maggio

Mugnaini in Cronaca



Caccia al latitante. Le grandi evasioni via mare «Mesina è in Corsica» Le fughe in barca vela

Leoni a pagina 15



Elezioni in Toscana, due Comuni al bivio Arezzo e Viareggio Voto col brivido estivo

Mannino e Santini a pagina 20

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

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

SUSTENIUM PLUS

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

SCARPA
SHOP ONLINE



THE ORIGINAL MOJITO.

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

SCARPA
SCARPA.NET



THE ORIGINAL MOJITO.

Anno 45 - N° 159

Martedì 7 luglio 2020

In Italia € 1,50

Riforme

Governo, ecco il decreto sblocca-Paese

Cdm nella notte sul dl semplificazioni: ripartono i cantieri
Due milioni di lavoratori in Cig ancora senza assegno

Duecento miliardi in 15 anni il valore delle infrastrutture che sarà possibile sbloccare grazie a una corsia preferenziale. Oltre 100 grandi opere, affidate a commissari straordinari: su queste però la maggioranza litiga ancora. È il contenuto del decreto semplificazioni, giunto al traguardo: l'ultimo nodo è l'abuso d'ufficio. Il premier: «Riforme mai fatte, è una rivoluzione».

di **Conte, D'Argenio, Messina, Petrini e Vitale**
● da pagina 8 a pagina 13

Roma

Conte, la dote da offrire alla Ue

di **Annalisa Cuzzocrea**

Ha bisogno di un amuleto, Giuseppe Conte. Di qualcosa che magicamente dimostri all'Europa - anche ai Paesi che ci guardano con più diffidenza - che l'Italia ha tutte le carte in regola per ripartire.

● a pagina 9

Parigi

Macron in cerca di un'anima verde

di **Andrea Bonanni**

Il primo governo dell'Europa post lockdown nasce in Francia pensando al panorama politico trasformato. Il presidente Macron sposta leggermente a destra l'equilibrio della lista dei ministri del governo Castex.

● a pagina 26

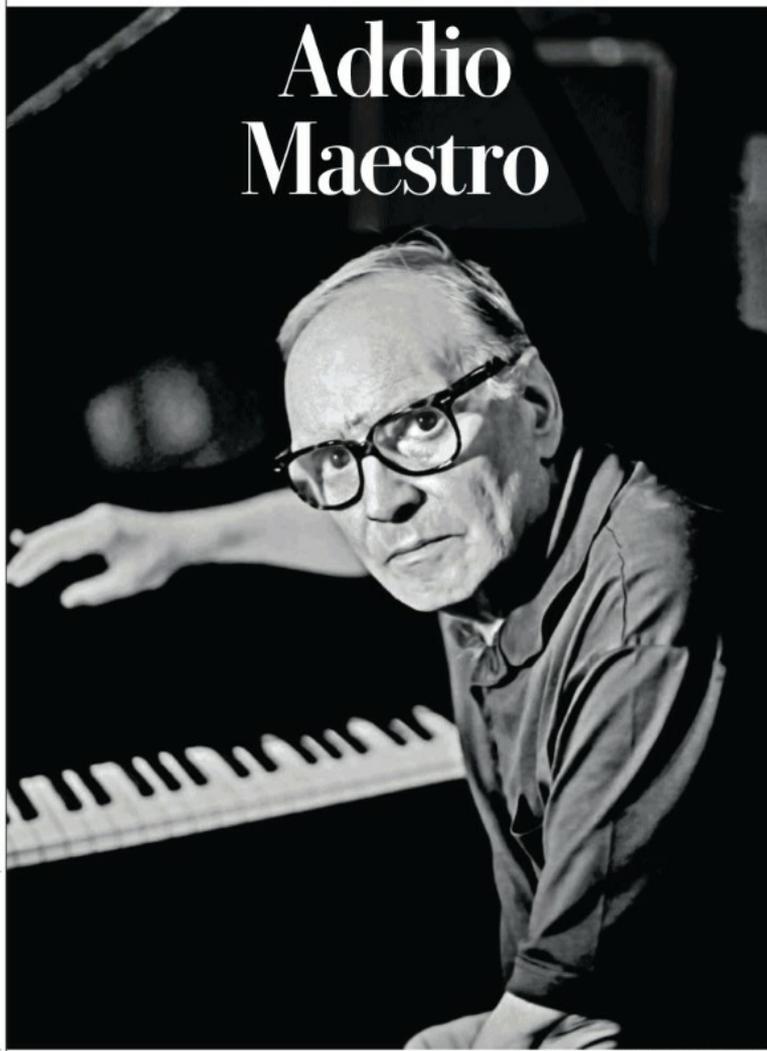
Il marinaio siriano

Trenta scalini con la Pietà del mare in braccio "Sentivo quel migrante come mio fratello"

di **Fabio Tonacci** ● a pagina 17

Ennio Morricone (1928-2020)

Addio Maestro



FERDINANDO SCIARRA/MAGNUM PHOTOS/CONTRASTO

Il ritratto

Il regista della musica

di **Antonio Monda**

È difficile non considerarlo un genio, ma Ennio Morricone teorizzava che tutto quello che aveva realizzato nasceva unicamente dall'abnegazione e dal lavoro.

● a pagina 4

di **Francesco Merlo**

Fragile, timido e potente, fisicamente somigliava a quel filo animato che in *Fantasia* (1940) è una colonna di luce: «Signore e signori», dice il presentatore nel capolavoro di Walt Disney, «ecco a voi la Colonna sonora, the Soundtrack». Ennio Morricone era il signor Soundtrack, una corda tesa con l'aria imbronciata e l'espressione severa del fuori posto, sempre a disagio con le parole, disturbato dalla retorica che sapeva inevitabile.

● alle pagine 2 e 3

Il ricordo

Ha scritto il proprio necrologio
"Non voglio disturbare"

di **Di Cori e Monaco** ● a pagina 3

De Niro: "È stato la mia colonna sonora"

di **Silvia Bizio** ● a pagina 7

La figlia di Sergio Leone
"Due amici di litigi e risate"

di **Arianna Pinos** ● a pagina 5

Dall'autore di *Caos calmo*

SANDRO VERONESI

IL COLIBRÌ

Vincitore **LXXIV PREMIO STREGA**

Romanzo La nave di Tesco

Rep 2020

Repldee riparte domani in piazza e sul web
A Bologna omaggio al compositore scomparso

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Soci: Abb.
Post., Art. 3, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@amanzoni.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 3,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con DVD
Montalbano
€ 11,40

NZ

LA STAMPA

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.184 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, D.C.B. - TO II www.lastampa.it

ENNIO MORRICONE *1928*2020



Il ritratto Il mondo ai suoi piedi da Trastevere a Hollywood

GIANNI RIOTTA - A PAG. 2

Franco Nero "Un innovatore con il senso dell'umorismo"

FRANCO NERO - IN PENULTIMA PAGINA

Sophia Loren "Per stargli vicina continuo ad ascoltare i suoi brani"

MICHELA TAMBURRINO - IN PENULTIMA PAGINA

Carlo Verdone "Diverso da tutti Un'anima candida ma potente"

FULVIA CAPRARÀ - IN PENULTIMA PAGINA

Ennio Morricone ritratto dallo street artist Harry Greb sui muri di Trastevere

FRANCESCO FOTIA

Inspirazione etica e olio di gomito I segreti di un artigiano geniale

NICOLA PIOVANI

Il Maestro ci ha lasciato. Maestro è una parola che ha diversi significati nella nostra lingua. In un senso è un termine artigianale col quale si chiamano i maestri di cantiere e di bottega: il maestro falegname, il maestro carpentiere, il maestro incisore. E in teatro c'era il maestro d'armi, il maestro di danza e il maestro di musica. In questo senso il termine piaceva molto a Ennio Morricone, che ha sempre amato l'aspetto artigianale del mestiere di musicista, non solo a parole: aveva una sapiente conoscenza e una cultura pratica della musica come pochi altri. E in questo era generoso di consigli da confidare «in segreto» ai colleghi più giovani. Ma Maestro con la emme maiuscola è anche una parola alta, è l'appellativo che riserviamo al grande artista, profetico, che apre nuove vie all'arte. E anche in questo senso il termine calza a pennello a Ennio Morricone: il pianeta che oggi lo piange ha amato e continuerà ad amare i frutti dell'ingegno del grande «Maestro poeta». Di questo secondo suo aspetto non amava molto parlare, per pudore, per timidezza, ma anche per una granitica dimensione etica che dava al lavoro di musicista. Insisteva molto sulla parola «lavoro». Il lavoro lui l'ha onorato fino all'ultimo con rispetto sacerdotale.

CONTINUA IN ULTIMA PAGINA



La sua musica, un miracolo in questo sporco vecchio mondo

JEREMY IRONS

Accade talvolta che qualcuno muoia lasciando in eredità al mondo un dono incommensurabile. Ennio era una persona così. Non parlerò di tutta la sua opera. Questo è un compito che spetta ad altri. Ma la sua musica per un film in cui ho messo l'anima, *The Mission*, ha elevato il nostro lavoro più di quanto potessi immaginare. Ascoltarlo oggi, con la notizia della morte di Ennio fresca nella mente, mi porta di nuovo alle lacrime. Il suo cuore, tutti i nostri cuori e tutte le nostre speranze di redenzione, sono contenuti nella sua musica. L'abilità di condividere la sua anima con noi e di aggiungere così tanto al significato della storia di qualcun altro è un talento davvero mandato da Dio. Attraverso il lavoro della sua vita lui non ci lascerà mai davvero. In ogni luogo e in ogni momento in cui si suona la sua musica, lui sarà lì. La sua musica rifletterà il meglio che c'è in noi e ci ricorderà cosa ci è possibile conquistare. E in questi momenti difficili, nel nostro sporco vecchio mondo, è un vero miracolo.

Grazie Ennio. Riposa in pace. —



© RIPRODUZIONE RISERVATA



001400
1112174003
077112174003



BORSA +1,56% 1€ = \$1,1325

BORSE ESTERE	
Dow Jones	26.153 ▲
Nasdaq	10.209 ▲
S&P 500	3.170 ▲
Nikkei	22.714 ▲
Francfort	12.732 ▲
Zurigo	10.253 ▲
Parigi	6.286 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	1,1325 ▲
Euro-Sterline	0,9251 ▲
Euro-Yen	121,78 ▲
Euro-Fr.Sv.	1,0442 ▲
Euro-Yuan	7,0400 ▲
INDICAMENTI	
Btp 10 Y	0,9727 ▲
Bund 10 Y	-0,0060 ▼
FUTURE	
Euro-Btp	143,72 ▼
Euro-Bund	172 ▲
Fies Mib	15,805 ▲

Eni taglia le previsioni sul prezzo del petrolio E svaluta per 2,8 mld

Le rettifiche partono dai conti del primo semestre ma la revisione abbraccia gli scenari per Brent e gas fino al 2024

Zoppo a pagina 11



Garrone firma video sulla couture di Dior

Il corto ha dato il via alla digital fashion week **Bottoni in MF Fashion**

Anno 3003 n. 152

Martedì 7 Luglio 2020

€2,00 *Classificatori*



Cap MF7 Magazine for Fashion n. 105 a € 5,00 (P. 120) + € 3,00 - Cap MF8 Magazine for Living n. 36 a € 5,00 (P. 120) + € 3,00 Spedite in abb. post. n. 7011 - 40094/0238 abbin. - I.A.E. L.04 - Di. 9 - 07/07/2020

DEBITO BUONA RISPOSTA DEI RISPARMIATORI NEL PRIMO GIORNO DELLA NUOVA EMISSIONE DI BTP

Italia, adesso su la testa

Il Btp Futura fa il pieno con 2,2 miliardi di acquisti. Obiettivo del Mef è arrivare a 8
Il successo dei titoli sovrani spegne le polemiche sul Mes, lo spread scende a 166
Intanto nel Piano Riforme spuntano i fondi europei per rilanciare il mattone di Stato

LE BORSE VEDONO LA RIPRESA: EXPLOIT DI SHANGHAI, NASDAQ ANCORA DA RECORD



IERI VIA ALL'OPS

Intesa-Ubi parte forte in borsa. E i soci della banca bergamasca comprano tempo

GIOVANNI AGNELLI BY

A casa Agnelli 42 milioni di dividendo dalla cassaforte

LE MOSSE DI MUSTIER

Unicredit cede due pacchetti di npl da 1,5 miliardi e accelera sul mercato dei mini-bond



TUDOR

#BORN TODARE
 Cosa significa una garanzia a ricerca la grandezza? Ad affrontare l'ignoto, ad avventurarsi nell'incognito e ad accettare ogni sfida? È lo spirito da cui nasce TUDOR. Lo spirito che ogni orologio TUDOR ha in sé. E che ogni uomo serio ha in sé. Sono nati per restare.

Cassa di 39 mm di diametro in acciaio inossidabile 316L

Garanzia di cinque anni, trasferibile, senza registrazione né revisione obbligatoria.

Lancetta "Snowflake"
 Una lancetta decorata dagli orologiai svizzeri TUDOR sin dal 1969

Movimento di Manifattura Montblanc
 MT5402 certificato dal COSC, con spirale 984.000 e bilanciere di 10 ore e 15 minuti. "A prova di sverchiata"

BLACK BAY FIFTY-EIGHT

Roberto Di Piazza

Sindaco di Trieste Sentenza D' Agostino, ha vinto il paese intero

«Sono molto soddisfatto di tutti i miei 19 anni da sindaco; in tutto questo periodo non ho mai avuto nemmeno un caso di abuso di atti d' ufficio. Siamo soliti criticare tutti, ma se puntiamo a far osservare le leggi, alla fine vediamo che lo Stato funziona. In tutti questi anni, io non ho mai avuto problemi. Certamente se riuscissimo a semplificare almeno in qualche aspetto il codice degli appalti ed eliminare alcune lungaggini burocratiche, sarebbe un buon risultato. Abbiamo 600-700 cantieri miliardari in Italia che sono fermi, è un peccato. Sono molto soddisfatto della decisione del Tar del Lazio che ha accolto il ricorso dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** e ha restituito Zeno D' Agostino alla presidenza del Porto di Trieste in un momento così importante (La sentenza - ha scritto in una nota il Porto - ha accolto soprattutto il primo motivo di ricorso, quello cioè nel quale veniva affermata la non applicabilità del divieto di conferire incarichi quando l' Ente che nomina (nella specie il Mit) è diverso da quello (l' AdSP) che aveva nominato Zeno D' Agostino quale presidente senza poteri di società partecipata dall' **Autorità** (la concessionaria Ttp). Il Tar ha escluso, smentendo l' Anac, che la norma sull' inconfiribilità possa essere applicata estensivamente, confermando così le tesi sostenute dagli avvocati dell' **Autorità**). D' Agostino ha fatto un grandissimo lavoro, la città si è rivolta con il sindaco in testa, è stata annullata l' ordinanza, non è mai stato rimosso dalla sua carica di presidente e questo mi fa piacere. Posso dire che abbiamo dimostrato a tutti che osservando le leggi le cose funzionano. Zeno D' Agostino è ritornato presidente, continueremo a lavorare, ha fatto diventare il porto di Trieste il primo porto di Italia e continueremo a mantenere questo primato. (L' **Autorità** ha subito ricostituito l' assetto organizzativo precedente alla decisione dell' Anac, con Zeno D' Agostino quale presidente e Mario Sommariva segretario generale, il quale, così, cesserà dalla carica di commissario straordinario dell' ente, che era stato nominato dal ministro De Micheli poche ore dopo la decisione annullata dal Tar del Lazio). I lavoratori del porto sono scesi in piazza, tutta la politica - di destra e di sinistra - è scesa in piazza a favore di Zeno D' Agostino e questi sono i risultati. Si possono fare le cose bene facendo osservare le leggi. In questo caso l' Anac (che aveva decretato l' inconfiribilità dell' incarico di presidente del porto di Trieste, adottato a favore di D' Agostino nel 2016, ndr) aveva svolto il suo compito e il suo ruolo, ma alla fine il Tar del Lazio ha annullato tutto, per cui abbiamo vinto. Ha vinto il Paese, ha vinto la legalità, hanno vinto tutti».

BRIPARTITALIA | PA 33

LAHNO CASARE
Ecco i vinti della sentenza

La sentenza del Tar del Lazio...
Zeno D' Agostino...
Mario Sommariva...



La sentenza del Tar del Lazio...
Zeno D' Agostino...
Mario Sommariva...



Informare

Trieste

Nuova gru per la Piattaforma Logistica Trieste

Sarà consegnata a settembre Il prossimo settembre la finlandese Konecranes consegnerà una nuova gru mobile Gottwald per la movimentazione di container, merci varie e project cargo della capacità massima di sollevamento di 125 tonnellate che sarà utilizzata nella nuova Piattaforma Logistica **Trieste** (PLT), il nuovo terminal del **porto di Trieste** realizzato dalla società di progetto partecipata da I.CO.P., Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Interporto Bologna e Cosmo Ambiente che copre un' area di 12 ettari situata tra lo Scalo Legnami e l' ex Italsider.

The screenshot shows the 'informMARE' website interface. At the top, there are logos for 'STAR SERVICE' and 'informMARE'. The main headline reads 'Nuova gru per la Piattaforma Logistica Trieste' with a sub-headline 'Sarà consegnata a settembre'. The article text is partially visible, mentioning the Finnish company Konecranes and the capacity of 125 tonnes. Below the article, there is a search bar with fields for 'Destinazione', 'Data di arrivo', and 'Data di partenza'. At the bottom of the screenshot, there is a footer with contact information for informMARE in Genova, Italy.

Informazioni Marittime

Trieste

Nuova Piattaforma Logistica Trieste, a settembre la prima gru

Ordine per una Konecranes di ultima generazione, una Gottwald Model 5 Mobile Harbor Crane

La prima gru della prossima piattaforma logistica di Trieste arriverà questo autunno. Lo scrive Konecranes sul suo sito, annunciando che Piattaforma Logistica Trieste (PLT) ha ordinato una gru mobile per attrezzare il nuovo terminal in corso di ultimazione, i cui lavori sono iniziati nel 2016. Verrà consegnata a settembre per essere operativa ad ottobre. PLT è un partenariato pubblico-privato tra **Autorità di sistema** portuale dell' Adriatico Orientale e aziende locali (ICOP, Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Interporto Bologna e Cosmo Ambiente). Il polo si trova nella zona di Bagnoli della Rosandra e rientra nella FREEeste, una nuova zona franca, di proprietà dell' Interporto di Trieste, estesa per 240 mila metri quadri, di cui 74 mila coperti. Servirà a potenziare i collegamenti intermodali, in un porto che negli ultimi anni ha visto crescere la domanda di trasporto su treno. PLT Si collegherà al futuro scalo ferroviario di Campo Marzio, che si sta dotando di una struttura per treni da 750 metri. Un nuovo gateway, per tutti i tipi di carico, dai container ai project cargo. «La rinomata affidabilità e flessibilità delle Konecranes, insieme all' avanzata tecnologia, sono la scelta giusta per il nuovo terminal di Trieste», ha affermato Francesco Parisi, principale azionista di PLT. Un ordine che «dimostra la forza dei rapporti con i nostri clienti», ha aggiunto Gino Gherri, direttore vendite regionale di Konecranes Port Solutions. La gru in arrivo è una Gottwald Model 5 Mobile Harbor Crane, variante G HMK 5506. Sono incluse due twin-lift della capacità di 60 tonnellate per container. Il raggio di portata è di 50 metri, sufficiente per le navi post-Panamax, con capacità di sollevamento di 125 tonnellate, per tutti i tipi di carico, dagli unitizzati agli sfusi. Sono dotate di un alimentatore esterno che, nel caso in cui sarà possibile, permette la pura alimentazione elettrica.



Buferera sul porto, Musolino: «lo scomodo perché corretto»

LA POLEMICA VENEZIA Si sente colpito, preso di mira. E non porge l'altra guancia. **Pino Musolino**, il presidente dell'Autorità portuale di Venezia di fatto sfiduciato dopo il no all'approvazione del bilancio consuntivo da parte dei rappresentanti del Comune di Venezia e della Regione, passa al contrattacco, annunciando di essere pronto a «fare un passaggio in Procura» dopo avere già messo in allerta la Corte dei Conti circa un possibile danno erariale conseguente al no. «Ho già segnalato tutto alla procura della Corte dei Conti di Roma e a quella del Veneto - ha detto **Musolino** in un'intervista al Messaggero Marittimo, quotidiano specializzato in shipping, portualità, logistica e autotrasporto -. Farò un passaggio anche per la procura della Repubblica, per vari motivi, perché non si possono fare pressioni indebite su funzionari pubblici per fare delle cose che non si possono fare. E poi andremo avanti con tutti gli elementi e gli strumenti che sono consentiti dall'ordinamento». Ma le frasi più forti di **Musolino** sono rivolte a chi a suo dire ha voluto eliminarlo perché scomodo: «C'è un tipo di politica che dice: questo fa funzionare tutto, non fa consulenze, non dà in giro prebende, diminuisce di metà l'indebitamento, non ha neanche un richiamo alle virgole da parte dei revisori dei conti, è un grandissimo rompiscatole e va fatto fuori». «Io comunque - conclude il presidente - sono molto sereno. Il ministero ha giustamente inviato l'ispezione, anche su mia richiesta: voglio che venga fuori la verità documentale al 100%: noi in meno di 24 ore abbiamo inviato oltre 90 documenti, indice di un ente e di un'amministrazione che ha lavorato bene, altro che coda di paglia». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Eliminato perché non faccio giochini»

*Il presidente del Porto Pino Musolino va all'attacco dopo il no al bilancio: «Farò un passaggio anche con la Procura»
«Ho già segnalato alla Corte dei conti il possibile danno erariale. Fatto fuori perché non davo consulenze e prebende»*

ALVISE SPERANDIO

IL CASO VENEZIA «Ho già segnalato tutto alla Procura della Corte dei Conti di Roma e a quella del Veneto per l'eventualità del danno erariale causato. Farò un passaggio anche per la procura della Repubblica, per vari motivi, perché non si possono fare pressioni indebite su funzionari pubblici per fare delle cose che non si possono fare. E poi andremo avanti con tutti gli elementi e gli strumenti che sono consentiti dall'ordinamento». Ad annunciarlo è il presidente dell'Autorità portuale **Pino Musolino**, in un'intervista al Messaggero Marittimo, quotidiano specializzato in shipping, portualità, logistica e autotrasporto, a proposito della mancata approvazione del bilancio consuntivo per la reiterata opposizione dei componenti di Comune e Regione, nel Comitato di gestione, Fabrizio Giri (nominato dal sindaco Luigi Brugnaro) e Maria Rosaria Anna Campitelli (nominata dal governatore Luca Zaia).

SCONTRO INCANDESCENTE Lo scontro tra le parti è sempre più incandescente, con **Musolino** che non le manda a dire. «In alcuni casi afferma **Musolino** è evidente la mancanza di una base giuridica o regolamentare per andare contro, ma c'è tutta la voglia di altre realtà di rimettere mani e piedi dentro le Autorità portuali con una presenza manu militari. È evidente che rispetto ai numeri uno può fare quello che vuole: qui ci sono 26 milioni di avanzo e 11 e mezzo di utile ma c'è chi, essendo già approvato il bilancio previsionale e due variazioni, vale a dire tutto quello che a valle porta al consuntivo, ha semplicemente cercato di utilizzare il cavillo giuridico per far saltare un presidente che, essendo un manager e non un politico, fa funzionare le cose non con lo scartamento di un certo tipo di politica». PORTI E SVILUPPO **Musolino** sferra l'attacco: «È giusto che la politica sana parli di porti quando parla di sviluppo strategico del Paese, di economia, di crescita sostenibile del territorio, anzi ne parlasse di più. Poi invece c'è la politica che dice: questo fa funzionare tutto, non fa consulenze, non dà in giro prebende, diminuisce di metà l'indebitamento, non ha neanche un richiamo alle virgole da parte dei revisori dei conti, è un grandissimo rompiscatole e va fatto fuori. Questo è un po' lo schema. Sono molto sereno. Il ministero ha giustamente inviato l'ispezione, anche su mia richiesta: voglio che venga fuori la verità documentale al 100 per cento: noi in meno di 24 ore abbiamo inviato oltre 90 documenti, indice di un ente e di un'amministrazione che ha lavorato bene, altro che coda di paglia!». I 121 DIPENDENTI E prosegue: «Qui non si parla di **Pino Musolino**, ma di 121 dipendenti che lavorano e se vogliamo essere pedanti, possiamo affermare che sulla perdita di traffico noi abbiamo perso meno di tutti gli altri porti italiani. Si creano problemi a un sistema portuale che dà da lavorare a 21.495 persone solo per eliminare un presidente scomodo che non fa fare i giochini a chi vorrebbe fare i giochini. Da un lato mi lusinga perché mi dà un'importanza che non mi merito e una rilevanza che non ho, dall'altra dovrebbe far arrossire di grande vergogna tre quarti del nostro Paese perché così i 16 sistemi portuali non potranno lavorare per lo sviluppo del Paese come grande risorsa per tutta l'Italia». Conclude **Musolino**: «In una prospettiva di crisi, sembra veramente il mondo al contrario. Non mi rammarica personalmente perché so che il tempo è gentiluomo e verrà dimostrata la correttezza





Il Gazzettino

Venezia

dell' operato mio e dei miei collaboratori, ma secca per le persone che devono essere garantite, meritano tutt' altro rispetto dalle istituzioni. Non era questo il momento di fare giochetti di pseudo palazzo. Tra l' altro io scado tra sette mesi e hanno tutta la libertà di mandarmi a casa. Non serviva tirare su tutto questo polverone che appunto non colpisce me, ma l' operatività di due porti, la capacità di uscire più forti dalla crisi e di aiutare le persone più deboli della filiera. Questo è veramente avvilente». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Musolino attende risposte da Roma

Il bilancio della AdSp con un avanzo di oltre 10 mln non è stato approvato

Vezio Benetti

VENEZIA Molto disponibile il presidente dell'**AdSp** del mare Adriatico settentrionale Pino Musolino che non si è sottratto ad alcune nostre domande. La situazione nello scalo lagunare non è cambiata rispetto alle ultime due settimane, il ministero ha in mano la pratica o meglio una serie di pratiche di bilancio che il presidente ha immediatamente inviato agli organi ministeriali. Si attendono risposte. La nostra domanda a Musolino è praticamente scontata: tutte le **AdSp** italiane hanno approvato il bilancio anche con avanzi nettamente inferiori a quelli di Venezia-Chioggia. Quali dati non tornano ai rappresentanti di Città Metropolitana e della Regione? Oppure è la figura del presidente che è imbarazzante?. Da quanto abbiamo scritto, pubblicato e ascoltato in questi anni di presidenza Musolino sia Venezia che Chioggia hanno raggiunto risultati di spessore. Non ci resta che attendere le risposte del Governo, risposte che oltre ai funzionari della **AdSp** sono attese anche dalle oltre 20mila persone compreso l'indotto che lavorano nel settore logistico-portuale veneto. Se son rose fioriranno



Sprechi, liti e lady mose: il mostro che verrà

GIUSEPPE PIETROBELLI - "L' architetto Elisabetta Spitz, Commissario Straordinario per il **Mose**, e la dott.ssa Cinzia Zincone, Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, hanno il piacere di invitarLa al Primo test di sollevamento in contemporanea delle quattro barriere del **Mose**". Con una precisazione: "Venerdì 10 luglio, ore 10, alla presenza del Presidente del Consiglio dei Ministri, prof. Giuseppe Conte, e della Ministra delle Infrastrutture On. Paola De Micheli". Alcuni giorni fa, nella sede del Consorzio Venezia Nuova all' Arsenale, i due amministratori straordinari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola hanno aperto la lettera con visibile stupore. "Ma il **Mose** non siamo noi?" devono essersi chiesti, visto che da cinque anni gestiscono il Consorzio, travolto dallo scandalo nel 2014, nel tentativo di impedire che 6 miliardi di acciaio e cemento restino inutilizzati in fondo al mare. Eppure l' invito arriva dalla super-commissario nominata a novembre e dal Provveditore, braccio operativo del Ministero. Segno dei tempi. Il Consorzio, ora gestito da mano pubblica dopo il fallimento morale e tecnico delle imprese private che lo avevano creato nel lontanissimo 1982, è destinato a essere superato. Lo si è capito in questi mesi di continuo braccio di ferro tra la coppia Spitz-Zincone e la gestione straordinaria. Perché è importante che il **Mose** si alzi, Venezia pensi di avere una difesa a mare e si inizi a progettare la gestione operativa, una torta da cento milioni di euro all' anno. In realtà la grande opera idraulica, non ancora realizzata 17 anni dopo la prima pietra, non sarà finita quando venerdì le 78 paratoie usciranno dal mare, durante una prova-passerella che richiamerà in Laguna il bel mondo della politica. È come Lazzaro, che si alza, ma ancora non cammina. Un fantasma resuscitato. Per vederlo in funzione bisogna attendere almeno la fine del 2021. Il **Mose** non ancora nato, nonostante una gestazione di lustri e un costo inusitato, è comunque già orfano. Nel senso che non ha mai avuto un padre. Se anche avesse ambito a esserlo l' ingegnere Giovanni Mazzacurati, il gran ciambellano delle tangenti, non si può dire che egli lo abbia coccolato come un figlio prediletto. Lo ha soprattutto utilizzato. Ma è difficile trovare anche padri politici. I Cinquestelle (ministro Federico D' Incà) sono rassegnati nel dire che ormai va finito, ma che non avrebbero mai approvato un' opera del genere. Il **Mose**, per loro, è una specie di bastardo. Nel centrosinistra bisognerebbe cercare nella notte dei tempi (ministro Antonio Di Pietro e premier Romano Prodi, 1998) un primo via libera, seppur contraddittorio, perché le resistenze ambientaliste erano forti. Eppure un anno fa lo stesso Prodi, che nel 2006 disse di no a tutte le proposte alternative di Massimo Cacciari, ha commentato: "Il **Mose** dovrebbe essere finito da anni". La realtà è che il lavoro sotto traccia di chi lo voleva è sempre stato trasversale. Il centrodestra ci ha messo il cappello nel maggio 2003 quando Silvio Berlusconi pose la prima pietra, con il corollario di ministri come Bossi, Lunardi, Matteoli (indagato per le bonifiche) e il governatore Giancarlo Galan (arrestato). Per questo il **Mose** non ha un padre, ma tanti padrini (e due madrine). È il frutto di una preoccupazione universale e autentica per Venezia, ma anche dell' Italia che arraffa, lucra, guarda al proprio tornaconto. E trasforma un bisogno collettivo in tante opportunità personali. Altrimenti non sarebbe finita con la grande retata del 2014, decine di arresti, controllati e controllori in manette,



Il Fatto Quotidiano

Venezia

politici accusati di corruzione. C' erano perfino un generalone della Finanza, un magistrato alle acque, un giudice della Corte dei Conti, nella contabilità dell' intralazzo che è arrivata a 22 milioni di tangenti e di uno scialo pubblico che ha sfiorato il miliardo di euro. Di sicuro ha avuto un nemico, l' ex sindaco di Venezia Massimo Cacciari, che invocava altre soluzioni: interventi sulle fondamenta, riequilibrio della Laguna, rispetto dell' ambiente. Nel 2006 fece mettere a verbale, in Comitato: "È un' opera arrischiatissima, dove non c' è affatto unanimità della comunità scientifica. Io non mi prenderei mai la responsabilità di andare avanti in una situazione di tale criticità e problematicità, padrone il governo di farlo". E Prodi lo fece. Il filosofo finì sotto il tiro dei poteri economici, come hanno ricordato Giovanni Benzioni e Salvatore Scaglione in un prezioso libro appena pubblicato, **Sotto il segno del Mose** (La Toletta). Ricordano grandi firme di Repubblica, Corriere della Sera e Stampa schierate a cantare "inni alle meraviglie della tecnologia vincente in laguna, alla bellezza 'leonardesca' dell' opera, con la preoccupazione continua di non lasciarsi ingabbiare da 'quelli del non fare'. Molti articoli, letti oggi, appaiono di un servilismo imbarazzante". Il che aveva un senso, commentano i due autori: "Luigi Zanda era presidente del Consorzio e consigliere del gruppo Repubblica-Espresso. Impregilo del Gruppo Agnelli era una delle maggiori imprese del Consorzio, e Agnelli era anche proprietario del Corriere e proprietario della Stampa". Ma in questo ritratto di mass-media ci finisce anche il manifesto, con Rossana Rossanda che nel fatidico 2006 scriveva: "Chiedo scusa, ma mi importa più il destino dei veneziani, che quello di una garzetta". Quindici anni dopo, i veneziani non hanno ancora il loro salvatore. Nove mesi fa la seconda "acqua alta" di sempre (184 centimetri, la prima fu nel tragico 1966) ha dato una sferzata al progetto, con il governo che ha detto: "I soldi ci sono, adesso finiamolo". Ma il vero senso d' ansia che si coglie a Venezia non riguarda il movimento meccanico delle paratoie, che sicuramente - e sabbia permettendo - si alzeranno, bensì la loro effettiva capacità di fermare le acque. Ma per verificarla bisogna ancora aspettare.

Le criticità. Verso il 10 luglio. Ci sarà anche Conte

La sabbia minaccia la prova-passerella col premier e le tv

G. Pietrob.

Con il fiato sospeso per verificare che la sabbia non giochi un brutto tiro al **Mose**, di fronte al presidente del Consiglio, ai ministri, a stampa e televisioni di tutta Italia. Il 10 luglio è fissato l'appuntamento sull'isola artificiale al Lido per osservare l'innalzamento di tutte le 78 paratoie alle bocche di porto della Laguna di Venezia. Ma ciò che è accaduto una settimana fa, in un test preparatorio, non è di buon auspicio. Le paratoie numero 17, 18, 19 e 20, a Treporti, non sono rientrate nella loro sede sul fondo a causa dei sedimenti. Una anomalia che si è verificata anche in passato. Per questo, oggi si svolgerà un nuovo test, dopo le pulizie effettuate in grande fretta. La sabbia è solo uno dei problemi del **Mose**. Si manifesta soprattutto a Treporti, dove nel 2013 furono messe in acqua le prime paratoie (prodotte dalla Mantovani), prima che lo scandalo delle tangenti rallentasse l'iter attuativo e costringesse l'Autorità nazionale anticorruzione a chiedere l'amministrazione straordinaria per il Consorzio Venezia Nuova. Non a caso quella bocca di porto è delimitata da Punta Sabbioni, il cui nome spiega quale sia la conformazione delle rive. Il **Mose** richiede pulizia continua e manutenzione. L'anno scorso fu affidato un appalto da 18 milioni di euro alla friulana Cimolai, ma i ricorsi delle ditte escluse non hanno ancora consentito un intervento. Finora sono stati utilizzati aspiratori piuttosto rozzi. In passato si ipotizzò un'imbarcazione speciale, ma è troppo costosa. E così si punta a installare delle bocche speciali, che muovano la sabbia e la aspirino. Ma non sono ancora disponibili. "Il **Mose** è in grado di sollevarsi, ma non ancora di funzionare. Per quel momento bisogna attendere la fine del 2021. Mi spiace che venerdì il mare sarà calmo. Sarebbe stato bello provarlo con il moto ondoso". L'ingegnere Alberto Scotti è uno dei progettisti originari. Lo scorso novembre, quando la marea arrivò a 184 centimetri, dichiarò convintissimo che il **Mose** non poteva essere alzato. Rischiava la distruzione in caso di vento e mare troppo forti. Amministratori e politici pregarono i tecnici di provarci. Ma il buon senso prevalse. Dopo la sabbia, la ruggine. A maggio si scoprì che le paratoie di Treporti presentano scrostamenti della vernice protettiva, con intaccamento dell'acciaio. Tre anni fa è stata individuata la ruggine anche sui delicatissimi gruppi cerniere-connettori che consentono il movimento. Per questo è stata bandita una gara da 34 milioni di euro per la ricerca di soluzioni sui materiali, in vista della futura produzione di nuove cerniere. Se si pensa che il **Mose** dovrebbe avere una vita di un secolo, la prognosi di usura nell'arco di pochi anni è molto preoccupante. Il che dimostra come l'opera sarà un cantiere continuo. E questo porta l'attenzione sui costi di manutenzione, stimati in un centinaio di milioni all'anno. L'elenco delle criticità è però ancora più lungo. Ci sono buchi nei tubi sott'acqua. Cedimenti dei cassoni in cemento posti sul fondale delle bocche di porto che fungono da alloggiamento delle cerniere. C'è poi il jack-up, la nave attrezzata per sostituire periodicamente le paratoie da mettere in manutenzione (spesa di 52 milioni di euro) che ancora non funziona. Per finire la "conca di Malamocco" (costata 35 milioni di euro) che dovrebbe consentire il passaggio di imbarcazioni con il **Mose** in funzione. Non solo è stata danneggiata da una mareggiata anni fa, ma si è rivelata troppo stretta per il passaggio delle navi. E allargarla costerà un'altra trentina



Il Fatto Quotidiano

Venezia

di milioni.

Mose, il test della verità «Mai più 12 novembre ma l' opera non è finita»

Zincone frena: sabbia, corrosione e procedure da definire

VENEZIA «Quello di venerdì è un test, importante ma sempre una prova tecnica. Se tutto andrà bene non ci sarà più un altro 12 novembre, ma deve essere chiaro che il **Mose** non è finito», precisa il provveditore delle Opere pubbliche del Triveneto Cinzia Zincone. Oggi, dopo la prova «incompleta» della scorsa settimana alla bocca del Lido quando le quattro paratoie vicino a Punta Sabbioni non si sono abbassate del tutto a causa di sabbia e detriti, il Consorzio Venezia Nuova ne farà un' altra per evitare spiacevoli inconvenienti venerdì. Anche perché è prevista la presenza del premier Giuseppe Conte, del ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli e del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Andrea Martella. Il primo sollevamento di tutte e quattro le barriere contemporaneamente sta diventando quasi una inaugurazione a diciassette anni (era il 14 maggio 2003) dalla posa simbolica della prima pietra con Silvio Berlusconi, e a sette dal sollevamento della prima paratoia. In mezzo, la bufera tangenti, gli arresti, i commissari al Consorzio Venezia Nuova, i soldi che vengono dati con il contagocce e gli anni (per i lavori) che si moltiplicano. «Ma non si pensi che sia tutto finito, molte parti non sono ancora collaudate e ci sono diversi problemi da risolvere, oltre a definire procedure, tempi e modi di sollevamento», frena il provveditore delle Opere pubbliche, ben consapevole però che se tutto andrà bene il valore simbolico del test avrà echi mondiali a otto mesi dall' acqua grande del 12 novembre che sconvolse Venezia. Uno dei problemi da risolvere è quello dei sedimenti a Punta Sabbioni che impediscono alle paratoie più vicine alla riva di abbassarsi: il progetto **Mose** prevedeva due mezzi per intervenire, alla fine ne è stato fatto solo uno, ma forse le tecnologie attuali permettono di operare in modo diverso, e su questo i tecnici stanno lavorando. C' è anche la corrosione su alcune barriere su cui si stanno studiando i motivi così come le soluzioni. Poi ci sono tutte le procedure di azionamento, coordinamento e funzionamento da testare, limare, compresa la quota di marea per alzare il **Mose** (almeno durante la fase di emergenza in cui l' opera non è ancora collaudata nel suo complesso). Fissata a 110 centimetri non è escluso che in un primo periodo possa essere superiore, arrivando a 130/140. Lo stesso discorso vale per il sollevamento: la sequenza delle barriere è ben definita ma potrebbe anche variare a seconda del vento e delle esigenze di marea. Tutti elementi che dovranno essere definiti nei prossimi mesi, per questo alla prima prova completa ne seguiranno altre, in condizioni meteo-marine diverse, sempre più corrispondenti agli episodi di marea emergenziali. Venerdì ci saranno una settantina di tecnici in azione distribuiti nelle tre bocche di porto, alcuni di questi però non sono stati ancora formati completamente e le tre squadre sono incomplete. Se a pieno regime le 78 paratoie ci impiegheranno mezz' ora per alzarsi, questa volta è probabile che la durata sia superiore (45 minuti) in quanto se da una parte sono presenti tutti i compressori necessari, dall' altra mancano ancora le ridondanze (importanti per garantire maggiore sicurezza) all' operazione (f. b.)



Mose, nuovo test Si alzano tutte le paratoie del Lido

'Per la prima volta la bocca di porto più vicina a Venezia sarà tutta chiusa: su 21 barriere a Treporti, 20 a San Nicolò

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA Un'altra prima volta per il **Mose**. Oggi ad alzarsi contemporaneamente saranno le schiere di Treporti e San Nicolò: 21 paratoie da un lato, 20 dall'altro. Così l'intera bocca di porto del Lido sarà chiusa, separando la laguna dal mare. Non era mai successo prima. Nei test effettuati finora le due schiere di questa bocca, divise dall'isola artificiale, erano sempre state alzate separatamente. Quella di San Nicolò, l'ultima volta, il 25 giugno; quella di Treporti, il 2 luglio, quando era stata provata per la prima volta i nuovi compressori. Ma in vista della prova generale di venerdì - quando tutto il **Mose** sarà messo in funzione, con mezzo Governo in visita - i tecnici hanno messo in programma questo ulteriore test. Un'altra mezza prova generale, dopo quella del 31 maggio quando erano state alzate contemporaneamente le schiere di Malamocco e Chioggia, per un totale di 37 paratoie. TEST ESTIVI Ieri le squadre, coordinate come sempre dall'ingegner Davide Sernaglia, responsabile delle operazioni di sollevamento, erano al lavoro al Lido: nella control room sull'isola artificiale e nelle due gallerie sotto alle paratoie. Oggi per tutti (una trentina di tecnici) l'appuntamento è alle 5 del mattino. Il programma è quello di sollevare le due schiere per le 8 e mezza e lasciarle in posizione per una mezz'ora. Il 31 maggio, in occasione del sollevamento in contemporanea di Malamocco e Chioggia, era stato usato il ponte radio dell'Esercito, come accadrà anche venerdì, per mettere in comunicazione le varie squadre al lavoro. Oggi non sarà necessario, essendo le due schiere del Lido comandate dall'unica control room sull'isola artificiale. Ma le paratoie che si alzeranno saranno tante: 41 a chiudere la bocca di porto più ampia e più vicina a Venezia. Insomma, una prova importante, in attesa di quella di venerdì e delle altre che saranno programmate prima dell'inizio della stagione delle acque alte. Il vero banco di prova del **Mose**. Già ad agosto le quattro schiere torneranno ad alzarsi tutte insieme. SABBIA E TENSIONI Intanto si cercano soluzioni anche al problema dei sedimenti che vanno a depositarsi, in particolare, in un tratto della schiera di Treporti. Quattro le paratoie che non sono rientrate completamente negli alloggiamenti sul fondale, dopo il test della settimana scorsa, a causa appunto della sabbia che si è depositata. Lo hanno rilevato lo scanner e gli inclinometri. In pratica gli ammortizzatori di queste paratoie hanno incontrato più sabbia e sono rimasti sollevati di 60-70 centimetri dal fondale. Ora il progettista del **Mose**, l'ingegner Alberto Scotti, ha ipotizzato di spostare gli ammortizzatori di queste paratoie sui cassoni, così la sabbia vi si depositerà attorno senza bloccare la chiusura completa. Un problema da risolvere che comunque non impedisce alle paratoie di sollevarsi ed abbassarsi e non dovrebbe quindi rovinare la festa di venerdì. Ben altre sono le tensioni che continuano ad agitarsi attorno al **Mose**, tra commissario e provveditore da un lato, amministratori del Cvn dall'altro, con in ballo la futura gestione della grande opera. In mezzo le imprese e gli stessi dipendenti del Cvn, a cui non è stata pagata la 14esima. E giovedì il commissario Elisabetta Spitz sarà già a Venezia per incontrare i confederali e parlare di future riorganizzazioni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la grande opera e le sue criticità

D'Alpaos: «La sabbia, problema insoluto Una buffonata inaugurare il Mose adesso»

Il professore di Idraulica: «Lo sappiamo dal 2006, il rimedio ancora non c'è. Ci facciamo vedere i dati delle prove»

Alberto Vitucci«Inaugurare il **Mose** adesso? Mi sembra una buffonata. Prima si dovrebbero risolvere i problemi che ci sono. Come quello della sabbia che blocca le paratoie». Luigi D'Alpaos, professore di Idraulica all'Università di Padova, è uno dei massimi esperti di idrodinamica lagunare. Studia da anni fenomeni dell'erosione in laguna. Adesso definisce «grave» l'inconveniente registrato agli ultimi test e riportato dalla Nuova sabato scorso. Le paratoie di Treporti si alzano, ma non rientrano negli alloggiamenti in fondo al mare. Colpa della sabbia dei sedimenti. «Un problema non certo nuovo. Si sapeva dal 2006, quando per il Comune facemmo le relazioni sul progetto, poi approvato dal governo Prodi. La cosa grave è che non sia stato pensato un rimedio in fase di progetto». Perché in quel punto, spiega l'ingegnere, la differenza di livello e la "trincea" dove sono i cassoni e le paratoie sul fondo si comporta come una specie di "trappola". Non appena la paratoia viene sollevata, il suo alloggiamento nei cassoni viene riempito di sabbia. Inevitabile? Non proprio. A Rotterdam, ad esempio, il progetto delle dighe comprende anche degli impianti sott'acqua per la pulizia. Quando le dighe vengono abbassate, si fermano qualche minuto prima di essere completamente sul fondo, per dare modo all'impianto di ripulire. Qui invece la sabbia si deposita. Qualche anno fa era stato proposto un maxirobot esterno per togliere i sedimenti. Scartato perché troppo costoso». Intanto l'insabbiamento continua. «E sarà difficile fermarlo», dice lo scienziato, «anzi prima o poi si verificherà anche nelle altre bocche, anche se in forma minore». I test e le prove, dice, dovrebbero servire proprio a mettere a punto il sistema. «Ma ancora non siamo in grado di sapere», continua, «cosa succede durante questi test. Il Consorzio e il Provveditorato dovrebbero mettere a disposizione i dati per gli scienziati e degli ingegneri. Non si possono limitare a dire che "tutto è andato bene". L'ultima prova, il 2 luglio, è stata fatta in condizioni di marea calma, con un'escursione di soli 20 centimetri». «Assurdo», scuote la testa D'Alpaos, «per dire che il **Mose** è pronto bisogna testarlo in condizioni di mare agitato e non con l'acqua calma. Per escludere il rischio di risonanza denunciato da Chang Mei e da Principia. Non risolve ancora la questione della velocità delle operazioni. Da progetto ci dovrebbero mettere mezz'ora a venire su, 15 minuti per essere riabbassate. Ma i tempi sono ancora molto lunghi». La cosa più grave, conclude D'Alpaos, è quella che si vada avanti sempre con il solito metodo. Senza confrontarsi in modo trasparente con la comunità scientifica. «Ci aspettavamo un cambio di metodo e di passo dopo lo scandalo tangenti. Invece si va avanti come prima. Facciano i test prima delle cerimonie». -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

verso l' inaugurazione

Treporti, altre due paratoie bloccate durante il test Lo hanno accertato i sub

Sono la 15 e la 16, sempre verso Punta Sabbioni "Solo" mezzo metro per farle rientrare sul fondo Atteso il premier Conte

Le paratoie del **Mose** bloccate dopo l' ultima prova di sollevamento sono sei e non quattro. Emerge dall' ultimo sopralluogo fatto dai tecnici alla barriera sommersa di Treporti. Anche la 15 e la 16, al momento di rientrare negli alloggiamenti nei cassoni sott' acqua hanno fatto qualche resistenza. Problema più lieve di quello delle quattro sul lato ovest, verso Punta Sabbioni (17, 18, 19, 20). Ma altrettanto preoccupante. Le due paratoie sono rimaste sospese per circa mezzo metro, perché anche in questo caso la sabbia si è inserita nei meccanismi bloccandone il ritorno sul fondale.. Un tema importante, che dovrà essere risolto prima della cerimonia di inaugurazione prevista per venerdì. Per questo è stata convocata in fretta e furia un' altra prova, per valutare il comportamento della barriera più problematica. E la prima a essere installata in fondo la mare, nel 2013. Fenomeni che preoccupano, perché si ripetono a ogni test. Era successo anche con quelli organizzati dal vecchio Consorzio di Mazzacurati nel 2013. Da allora non è cambiato molto. Si tratta di affrontare il problema più importante della grande opera, cioè la manutenzione. E l' insabbiamento, che già ha provocato problemi ripetuti. Adesso per venerdì è annunciato anche il premier Giuseppe Conte, insieme alla ministra Paola De Micheli. Una presenza non ancora confermata- E gli inconvenienti delle ultime ore certo non aiutano. --A.V.

VENEZIA

Treporti, altre due paratoie bloccate durante il test
Lo hanno accertato i sub

D'Alpaos: «La sabbia, problema insolito Una buffonata inaugurare il Mose adesso»

Impresa Edile Artigiana **ENZO LINO**
Applicazione latornerie Coperture Laterizi Impermeabilizzazioni

Via Duse Balun, 17 - Mestre (VE)
Tel. 041 592342 - Cell. 339 604031

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Dopo la Sentenza del Tar, Favorevole a Vtp

Il Porto ha deciso di scavare il canale Vittorio Emanuele

Farà i prelievi di fanghi richiesti dalla società per accertarne il grado di tossicità La Venezia Terminal vorrebbe fare qui il tracciato alternativo per le grandi navi

VENEZIA Il Porto farà direttamente a proprie spese i carotaggi dei fanghi del canale Vittorio Emanuele, possibile tracciato alternativo al passaggio delle Grandi Navi dal Bacino di San Marco, dopo la sentenza del Tar che ha dato ragione alla Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) nel ricorso presentato contro l'Autorità Portuale e il Provveditorato alle Opere Pubbliche. Vtp chiedeva di farli a proprie spese, in vista di un project financing per il nuovo tracciato, dopo che il Porto non aveva mai risposto alla richiesta di effettuare i prelievi sui sedimenti per valutarne il grado di inquinamento. Il Tar aveva dato all'ente guidato da **Pino Musolino** 90 giorni di tempo per rispondere alla richiesta della Vtp. Invece di ricorrere al Consiglio di Stato contro la sentenza, il Porto ha appunto deciso di fare direttamente i carotaggi, come gli aveva chiesto in prima istanza la stessa Venezia Terminal Passeggeri. Il Porto aveva già chiarito in risposta alla sentenza che il ricorso presentato da Vtp e accolto «non dà il via libera a operazioni di project financing per la caratterizzazione dei sedimenti ma riconosce esclusivamente l'obbligo delle Amministrazioni coinvolte (l'Autorità portuale stessa e il Provveditorato alle opere pubbliche)

a fornire entro novanta giorni una risposta, positiva o negativa che sia, a Vtp rispetto alla richiesta di effettuare a proprie spese carotaggi lungo il canale Vittorio Emanuele III, il canale Nord e il Canale Brentelle. Rimane invece aperta la possibilità, già avanzata dall'Autorità, di adottare una finanza di progetto per la realizzazione di un terminal crocieristico sito sulla sponda nord del Canale nord». Sta di fatto che ora l'Autorità Portuale ha bandito la gara per i carotaggi del Vittorio Emanuele preparatori al suo eventuale adeguamento, con prelievo e analisi dei campioni di sedimenti asportati dal fondale, sulla base del vecchio Protocollo Fanghi, quello del 1993, visto che il nuovo non è stato ancora approvato. Il tratto di canale da caratterizzare ha una lunghezza di circa 3,7 chilometri, ma i sondaggi nei sedimenti dovranno essere realizzati per un tratto della lunghezza di 2,4 chilometri, con prelievi di fanghi ogni cento metri circa. In tutto dovranno essere realizzati 76 carotaggi ambientali nei sedimenti spinti alla profondità massima di 11,5 metri sotto il pelo dell'acqua. Per i campioni prelevati, le analisi per rilevare la presenza di metalli pesanti, idrocarburi e altre sostanze inquinanti porteranno alla classificazione dei fanghi di tipo A, B, C o oltre C, in base appunto al grado di tossicità rilevata in ordine crescente. Il Porto aveva dichiarato come ad esso non fosse addebitabile alcun inerzia rispetto ai carotaggi del Vittorio Emanuele, in quanto non avrebbe mai potuto dare attuazione a questa iniziativa, in carenza di una attualizzazione del Piano morfologico della Laguna e del protocollo di gestione dei sedimenti, precludendo così l'attività di dragaggio e l'individuazione di adeguati siti di conferimento, nonostante le ripetute insistenze dell'Ente per ottenere i debiti assensi a procedere dalle varie Amministrazioni coinvolte. Ma ora, sotto la spinta del Tar, invece si fanno. --Enrico Tantucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ponte pericoloso, il Porto pronto a pagare le verifiche

«Trezze, gli operatori vogliono sapere il peso massimo consentito per il transito» Calascibetta: «L' autorità di sistema ha deciso di incaricare un ingegnere»

ROBERTO PERINI

CHIOGGIA «I lavori sul ponte delle Trezze si sarebbero dovuti concludere entro il dicembre scorso, così com' era stato inizialmente prospettato. Il Comune e l' Anas si sono, invece, persi tra una discussione e l' altra. E adesso, dopo nove mesi di ping pong, tocca perfino constatare che l' ente delle strade nazionali, presumibilmente a corto di fondi, non risulta nemmeno in grado provvedere, immediatamente, in proprio nemmeno al sopralluogo grazie al quale si potrebbe rapidamente stabilire il reale peso massimo che la struttura potrebbe reggere, nell' attesa dell' intervento ormai lasciato slittare a settembre. Tutto questo è accaduto mentre i traffici crollavano giorno dopo giorno, proprio a causa del limite di carico vigente (44 tonnellate) deciso nel novembre scorso, sulla base di osservazioni non approfondite». LA POLEMICA Lo afferma Alfredo Calascibetta, presidente del Comitato per il rilancio del porto di Chioggia. «Sta di fatto aggiunge che adesso, per tagliare i tempi, l' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale** si è offerta di pagare la parcella ad un ingegnere specializzato, in modo che egli possa provvedere tempestivamente ai test. Qualora, dalle verifiche, dovesse emergere che, nell' attesa del compimento dei lavori, il varco sul tratto translagunare della Romea potrebbe sopportare il passaggio dei trasporti eccezionali vitali, lo scalo di Val da Rio potrebbe seppur parzialmente riprendersi. Quest' eventualità è emersa nel corso di due incontri (tenutisi rispettivamente il 14 maggio ed il 25 giugno) cui abbiamo partecipato assieme all' Anas ed ai responsabili della Port Authority». Calascibetta, per l' occasione, non le manda a dire ai politici, nei mesi scorsi, si sarebbero resi protagonisti di un inspiegabile tira e molla, nonostante l' estrema gravità della situazione. LA CRISI Lo scalo di Val da Rio, com' è noto, è alle prese con una crisi senza precedenti a causa dalla concomitanza di troppi fattori negativi. Oltre alla sospensione della spedizione di merci pesanti, i canali portuali in secca impediscono il passaggio delle navi di media stazza. La pandemia ha fatto il resto. «I dipendenti delle imprese portuali ricorda il portavoce delle principali aziende specializzate nella logistica internazionale sono tutti in cassa integrazione. Altri lavoratori, rimasti addirittura senza stipendio». Calascibetta conclude rammaricandosi del fatto che il Comune «non ha nemmeno provato a battersi affinché l' Anas provvedesse ai lavori durante il periodo del lock down, quando la Romea era praticamente deserta. Mentre tutte le attenzioni si concentravano sul turismo, la portualità veniva letteralmente abbandonata in balia di se stessa». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Spiagge senza bagni Il sindaco scrive all'Autorità portuale 'Rischio sanitario»

Giardini e portoni usati come gabinetti dai bagnanti delle libere 'La situazione sta diventando un serio problema di sicurezza»

Silvia Campese / SAVONA «A rischio la sicurezza sanitaria». Dopo il primo week end di super affollamento e disordini nelle spiagge savonesi, con le libere sprovviste di servizi igienici, il sindaco Ilaria Caprioglio ha immediatamente scritto al presidente dell' **Autorità portuale** di **Sistema**, Paolo Signorini. Segnalando la forte preoccupazione per una situazione che, senza un adeguato intervento, rischia di trasformarsi in un serio problema per la sicurezza sanitaria dei cittadini, inoltrandosi nel cuore della stagione estiva. Domenica sera e ieri mattina gli effetti erano visibili a tutti: non solo le spiagge libere, ma i marciapiedi, i portoni e i giardini pubblici riportavano tracce della sporcizia, legata alla mancanza dei servizi igienici. «Mi preme comunicare o ha scritto il primo cittadino in una lettera inviata al presidente di **Autorità Portuale** Signorini e al direttore di Savona, Paolo Canavese che sono pervenute al Comune numerose segnalazioni dove si lamenta la carenza di servizi igienici nelle spiagge libere. La questione non riguarda solo i gestori dei bagni marini che, loro malgrado, si trovano, soprattutto nei fine settimana, a dover gestire un flusso notevole di ingressi. La situazione rischia di diventare un serio problema in termini di sicurezza sanitaria». Non si tratta solo di decoro e pulizia: l' alto numero degli afflussi rischia di innescare, senza i corretti provvedimenti, un' emergenza di ordine sanitario, con rischi per la salute pubblica. Negli scorsi anni era l' **Autorità portuale** a installare i bagni mobili agli ingressi delle libere più affollate: da piazzale Eroe dei due Mondi alla foce del Letimbro; dallo Scaletto delle Fornaci sino in via Nizza, dai Soli mano e a Zinola. Quest' anno, le direttive legate al Covid hanno complicato le cose: È necessario garantire la sanificazione dei bagni attraverso apposito personale incaricato. Un costo che nessun ente intende accollarsi. Impossibile, però, andare avanti in queste condizioni per un' intera estate raggiungendo il n paradossale: per la tutela sanitaria legata al Covid non si installa no i bagni determinando, però, un rischio igienico altrettanto serio. I bagnanti, lo scorso week end, si sono riversati negli stabilimenti accanto alle libere e nei bar per usufruire dei servizi, ma altrettanti hanno trasformato parti della città in latrine a cielo aperto. Un problema riscontrato, soprattutto, al Prolungamento e nelle aiuole della passeggiata di Zinola, ma anche lungo i portoni di corso Vittorio Veneto. L' afflusso È troppo alto: oltre seimila i turisti che possono essere accolti, da levante a ponente, nelle libere del Comune di Savona. E, soprattutto domenica, molti turisti sono stati persino respinti dalle guardie giurate, perché il numero autorizzato d' accesso nelle libere era già stato raggiunto. Un appello È arrivato anche dal presidente regionale dell' associazione Bagni marini, Enrico Schiappapietra. «Noi stiamo facendo la nostra parte: il pubblico deve fare la sua», il commento. Secondo Schiappapietra «all' interno dei nostri stabilimenti stiamo garantendo un servizio in piena sicurezza, con costanti igienizzazioni e tutele dei clienti. Ci aspettiamo che gli enti pubblici del territorio facciano la loro parte individuando una situazione sostenibile. Non È accettabile che una città come Savona non sia in grado di offrire spiagge con bagni pubblici e un servizio di salvataggio, fondamentale almeno nei momenti di punta. L' auspicio È che si arrivi a una soluzione condivisa».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Assalto alle toilette, i baristi furibondi 'Sanificare costa»

Qualcuno ha esposto il cartello "Riservato ai clienti". Qualcuno, per evitare problemi, È ricorso al "Fuori servizio". I più, invece, hanno messo a disposizione i propri bagni, ma non intendono rivestire, per l' estate, il ruolo dei vecchi "diurni". La rabbia tra i pubblici esercizi di Savona, dopo il complicato weekend appena trascorso, È tangibile. Soprattutto i bar vicini alle libere sono stati "scambiati" per bagni, dovendo tamponare alla carenza di un servizio che dovrebbe essere garantito dagli enti pubblici. «Qualcuno, almeno, ringrazia. Altri nemmeno: entrano ed escono come se l' accesso gli fosse dovuto - racconta Delia Eldira, del bar Sport di Zinola, una delle aree con il litorale "free" più ampio - A noi, però, tocca pulire, sanificare e spendere soldi in più. Purtroppo il problema È antico: il Comune si È dimenticato di questo quartiere e delle sue esigenze. Siamo molto arrabbiati e questa È solo l' ultima goccia di un vaso ormai colmo». Al Prolungamento, l' unico bar rimasto aperto, il Chicco, ha appeso un cartello verde, Italo Zarcone con una scritta a pennarello: "Bagni riservati ai clienti del bar". «Non possiamo supplire a un servizio che dovrebbe essere garantito alla cittadinanza e ai turisti - dicono i gestori del bar Chicco - Per questo, garantiamo l' uso della toilette solo a chi consumi». Stesso problema alle Fornaci. «Lo scorso fine settimana dice il titolare del bar Sagittario, in corso Vittorio Veneto, Italo Zarcone - abbiamo toccato con mano cosa potrà accadere per tutta l' estate se gli enti preposti non prenderanno, in tempo, seri provvedimenti. Proprio oggi abbiamo avuto un incontro con un referente di **Autorità Portuale** che ha constatato le difficoltà, anche legate agli accessi in spiaggia». Il problema È pesante. «Spiace far pagare, attraverso l' obbligo di consumazione, chi voglia solo utilizzare il bagno - dice Zarcone - Abbiamo sempre autorizzato tutti a usufruire dei nostri servizi, ma quest' anno si tratta di un costo in più: sanificare con prodotti adeguati ha un prezzo non trascurabile. Noi ci siamo comprendendo le esigenze di tutti, ma, da parte nostra, avanziamo due richieste: aprire l' accesso centrale, in corso Vittorio Veneto, in modo da distribuire maggiormente i bagnanti. Ieri alcuni hanno buttato già il cancello di chiusura. Sugeriamo, poi, l' istituzione di un servizio di bus navetta per suddividere i turisti nei vari punti di litorale gratuito. Almeno, però, si faccia qualcosa per gli ingressi e per i servizi: l' auspicio È che l' **Autorità portuale** ci ascolti». A raccogliere le lamentele dei colleghi È Pasquale Tripodoro, presidente Fipe Confcommercio. «Io stesso, nel mio bar in corso Italia, dal lato del Prolungamento, ho dovuto mandare via alcuni bagnanti che volevano utilizzare i servizi. Non È possibile far entrare tutti, dopo che si È appena sanificato e risistemato il bagno. I baristi mi hanno tempestato di chiamate e di lamentele: la problematica va risolta con l' intervento degli enti pubblici preposti. Noi siamo pronti a fare la nostra parte, ma non si può abusare della nostra pazienza». S. C.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

SAVONA. il restyling resta nel cassetto fra intoppi e ritardi

Parco Doria, degrado nelle aree Fs i progetti parcheggiati da 10 anni

Sfumate finora tutte le ipotesi di usare il terreno per realizzare un posteggio pubblico, box auto privati e un deposito per i balneari

MICHELE COSTANTINI

michele costantini savona Sin dall' inizio è stato un progetto complesso e costoso. L' idea di un grande parcheggio nell' area ferroviaria di Parco Doria che costeggia via Saredo alle Fornaci, analogo a quello realizzato nel tratto compreso tra via san Michele e via Borniquez, aveva affascinato non poco gli amministratori locali dell' epoca. Il progetto, che risale ormai a quasi 10 anni fa, oltre alla realizzazione di un parcheggio pubblico di superficie prevedeva anche un deposito attrezzature durante l' inverno per gli stabilimenti balneari, altri box in vendita, uno spazio per eventi e iniziative e una nuova viabilità con giardini e verde pubblico. Insomma, una bella pagina, l' ennesima, di quel libro dei sogni che in città non finisce mai di stupire. Nel caso specifico poi, il terreno delle Ferrovie non era ancora stato acquistato dal Comune. Per non parlare poi di vincoli, spostamento dei binari e di una variante urbanistica che avrebbe dovuto trasformare i terreni ferroviari in area urbana. Oggi a distanza di tanti anni, il progetto di recupero, sembra essere stato solo una manifestazione di buone intenzioni. L' operazione prevedeva la realizzazione di circa 120 box auto, lungo la massicciata della ferrovia. I box sarebbero stati messi in vendita sul mercato e l' intero progetto sarebbe stato a costo zero per i savonesi. L' esperienza negativa del parcheggio accanto, con la vendita dei posti auto da parte dell' Ata, doveva ancora arrivare. L' Ips, Insediamenti Produttivi Savonesi, avrebbe poi provveduto a bonificare l' area ferroviaria da eventuali residui bellici, oltre ad effettuare carotaggi nel terreno per le necessarie analisi, prima dello smaltimento in discarica. E furono proprio le analisi del terreno, con la scoperta di tracce di mercurio evidenziate dopo la campionatura dei carotaggi, a sospendere «temporaneamente» il proseguimento del progetto. Ma l' operazione era già fallita per l' impegno economico per l' acquisizione dei circa 9 mila metri quadrati, che le Ferrovie dello Stato avrebbero ceduto al Comune solo a prezzo di mercato, senza sconto. Senza contare la necessità di spostare a monte il binario della ferrovia del porto, dove incombeva il vincolo demaniale dell' **Autorità Portuale** di Savona. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



INFRASTRUTTURE

Liguria, il caos autostradale allarma gli altri concessionari

Le misure richieste del Mit sui test in galleria non sono applicate neppure da Anas Ieri ancora code sulla rete di Genova, possibili alcuni miglioramenti da venerdì

MAURIZIO CAPRINO, RAOUL DE FORCADE - Alla fine dell'ennesima giornata di traffico difficile in Liguria, arriva un miglior coordinamento della gestione della viabilità e la rassicurazione che da sabato prossimo non si rischieranno più chiusure di interi tratti ma "solo" pesanti disagi per i tanti restringimenti a una corsia. Quindi le polemiche non si spengono, ma oscurano decenni di omissioni. Che riguardano sia i gestori di strade (controllati) sia il ministero delle Infrastrutture (Mit, controllore). In tutta Italia. Oggi si litiga sull'interpretazione della circolare del 1967 che impone ispezioni trimestrali sulle gallerie. I gestori sostengono che non obblighasse a smontare ogni volta i rivestimenti interni, il Mit a fine maggio ha precisato che ciò è obbligatorio ma si possono far validare metodi di analisi che consentano di rinviare di qualche mese gli smontaggi. Autostrade per l'Italia (Aspi) e l'associazione di categoria (Aiscat) lamentano in sostanza che la precisazione è arrivata 53 anni dopo e solo per un solo gestore. Il che è anche un'ammissione implicita che non sono in regola nemmeno gli altri. Gli addetti ai lavori sanno che non lo sono nemmeno i gestori pubblici delle strade non a pedaggio. La circolare e l'articolo 14 del Codice della strada hanno indotto la Procura di Genova a contestare l'omissione di atti d'ufficio ad Aspi, per il mancato smontaggio. La Procura procede perché il 30 dicembre c'è stato un crollo importante, senza vittime solo fortuitamente. Il Mit conosce da decenni i difetti di costruzione e il degrado delle gallerie, non solo autostradali, ma i tecnici che volevano affrontarlo sono stati quasi sempre messi in un angolo. Ne esce un **sistema** in cui non agire conveniva sia al controllore sia al controllato. Ma l'Italia è il Paese che ha la metà delle gallerie dell'Europa intera e sono anche vecchie. Era inevitabile che si arrivasse a questa situazione. Il Mit la fronteggia con l'abnegazione di un solo tecnico, mentre non riesce a far decollare l'Ansfisa, la super-agenzia voluta dopo il crollo del Ponte Morandi: dovrebbe controllare tutto con decine di tecnici, ma la sua funzione è stata ridimensionata alla chetichella, col risultato di salvare i suoi futuri vertici da responsabilità che appaiono troppo pesanti. I disagi in Liguria sono la conseguenza di tutto questo. Ieri si sono ripetuti specialmente in mattinata: 11 chilometri di coda sulla A12 e 10 sulla A26 tra Masone e il bivio con l'A1. Sulla A7 i chilometri si sono "limitati" a quattro tra Genova Sampierdarena e il bivio A7-A12. Con ovvie, forti ripercussioni sul traffico cittadino, anche se il porto non ha patito particolari disagi: il lunedì, dicono gli operatori, è sempre giorno di limitata congestione. Ieri l'ad di Aspi, Roberto Tomasi, ha incontrato i vertici di **Autorità** di **sistema** portuale, Confindustria Genova e Cciaa. Confermato che il cronoprogramma di attività «sarà attuato come prescritto dal Mit» e chiarito che «le lavorazioni successive e la presenza di cantieri sulla rete potranno comportare una progressiva variazione delle condizioni di traffico dal 10 luglio e, compatibilmente con le attività da svolgere, non prima di fine mese». Tomasi ha sottolineato la necessità che sia «approvata urgentemente una normativa univoca nazionale che chiarisca, in modo definitivo e inequivocabile, modalità e tempi di ispezione delle gallerie sul



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

territorio italiano per tutti i gestori infrastrutturali». Il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, sembra tenere il punto anche con un occhio alla trattativa sulla revoca della concessione: «Nel tempo si sono accumulati pesanti e profondi ritardi in controlli e manutenzioni. Io ho una responsabilità e la esercito nel rigore dei controlli, con le migliori pratiche disponibili». Ieri confronto tra Assiterminal, Assagenti, Spediporto, Trasportounito, Cna, Ascom e sindacati. «Stiamo studiando - ha detto Giuseppe Tagnocchetti di Trasportounito - azioni, come una manifestazione di protesta a Roma per la viabilità ligure e un esposto alla Procura (che segue quello per i danni alla mobilità causati dal crollo del Ponte Morandi, depositato il 25 maggio scorso, ndr). La nostra categoria sta subendo un danno di un milione al giorno». Il direttore di Spediporto, Giampaolo Botta, spiega che «si sta pensando a un manifesto e a iniziative comuni tra le associazioni». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Federlogistica-conftrasporto

«I blocchi del porto un regalo al Nord Europa»

Merlo: Rotterdam, Amburgo e Anversa potrebbero beneficiare della paralisi

MARCO MORINO - MILANO - La fuga di Cosco dal porto di Genova continua a far discutere. Qualche giorno fa il colosso dello shipping cinese, terzo operatore al mondo nel trasporto dei container, ha inviato una circolare ai propri clienti sconsigliandoli vivamente, vista la drammatica situazione in cui versano le autostrade liguri, di non effettuare spedizioni su Genova e indicando una serie di porti italiani alternativi (La Spezia, Ravenna, Trieste) nei quali sbarcare o imbarcare la merce. Ora a fare sentire la sua voce è Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confrtrasporto ed ex presidente di **Assoporti**, l'associazione dei porti italiani. Dice Merlo: «La gravissima situazione della viabilità in Liguria è destinata purtroppo a durare per settimane. Ma le polemiche improduttive non servono a nulla. L'imperativo ora è scongiurare la fuga del traffico merci e passeggeri dai porti liguri, a vantaggio degli scali stranieri». Gli scali a cui allude Merlo sono quelli del Nord Europa: Rotterdam (Olanda) e Amburgo (Germania) su tutti, ma anche Anversa (Belgio). Prosegue Merlo: «Il sistema portuale ligure rappresenta quasi il 50% del traffico container di destinazione finale, motore indispensabile per le attività di export delle imprese del nord ed è il primo sistema portuale per il crocierismo, settore che deve essere messo subito in condizione di ripartire». Infatti la Lombardia, da sola, assorbe il 47% del traffico merci del porto di Genova e il Piemonte il 18,4 per cento. «Negli ultimi 20 anni i tre porti liguri (Genova, La Spezia, Savona-Vado, ndr) sono cresciuti tantissimo mentre la viabilità non solo non si è accresciuta, ma è peggiorata», afferma il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, sostenendo che la gestione passata di Autostrade per l'Italia è stata «inadeguata dal punto di vista degli investimenti». Aspi, secondo Merlo, per lunghi anni ha mostrato di «non avere alcuna percezione della propria funzione logistica per il Paese, comportandosi esclusivamente come un gabelliere». Ora è il momento di voltare pagina. Federlogistica avanza alcune proposte. «Per evitare che i porti nord europei aggrediscano ancor di più i nostri mercati, occorrono risposte immediate che possono arrivare dal potenziamento del servizio ferroviario con riduzione di costi per tracce e manovre ferroviarie, dall'ampliamento delle fasce orarie per ingresso notturno e mattutino nei porti, dall'incremento della digitalizzazione e l'utilizzo di app a favore dell'autotrasporto e della logistica», dichiara Merlo. Inoltre, prosegue, «i pedaggi, da qui a quando non sarà tornata una minima situazione di normalità, dovrebbero essere affidati alle Adsp (Autorità di sistema portuale) per avviare azioni immediate, con l'obiettivo di ridurre i disagi dell'autotrasporto e compensare la riduzione di tutte le tariffe portuali e ferroviarie affinché i clienti dei porti liguri non scelgano gli scali stranieri. Questa misura sarebbe importante anche per riparare, pur se in minima parte, all'esclusione dei porti italiani dalle risorse previste dal decreto Rilancio. Una dimenticanza che aggraverà ulteriormente la situazione dello scalo di Genova», conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



CAOS AUTOSTRADE

Liguria, paralisi continua Scontro De Micheli-Toti

GIULIO ISOLA

La titolare delle Infrastrutture annuncia novità ma insiste: prima la sicurezza. Qualcosa forse si muove sulle autostrade liguri, ma purtroppo non è il traffico... Giornata caldissima anche ieri, infatti, con oltre 10 chilometri di coda fin dal primo mattino in A12 tra Recco e Genova Est e altrettanti in A26 in direzione Genova, poi altri ingorghi in A7 verso Milano e A10 verso Genova, sempre a causa di cantieri e riduzioni di carreggiata per i controlli di sicurezza in corso su tutte le gallerie. Si è mossa invece la ministra dei Trasporti Paola De Micheli, promettendo che avrebbe preso «una decisione sui controlli della rete autostradale in Liguria. Stiamo valutando di implementare le modalità di verifica delle gallerie con altre suggerite e certificate da autorevoli istituzioni italiane, quali le università, per poter accelerare questo meccanismo dei controlli e per poterlo pianificare in una maniera che non azzeri i disagi, perché purtroppo l' eredità che abbiamo è questa, ma per un miglioramento progressivo della situazione». A tarda sera, però, non si avevano ancora notizie di provvedimenti da Roma. Fin dalla mattina invece la ministra aveva diramato via Facebook una nota con l' intento di spiegare: «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». E poi prometteva: «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. 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». Ma l' intervento ha fatto l' effetto di benzina sul fuoco della polemica politica, viste anche le imminenti elezioni regionali: «Quante bugie in un solo post caro ministro - è intervenuto difatti il governatore Giovanni Toti -. Sostiene che i controlli e i lavori in Liguria devono essere fatti così, subito e tutti insieme. Allora chiedo: se sono così urgenti, tanto da non poter fare una classifica di rischio e affrontare i controlli secondo un programma, mi può spiegare perché avete deciso di farli in questo modo solo adesso e avete lasciato tutto l' inverno passare senza battere ciglio? Per mettere a posto le gallerie non si può consentire che le persone restino ostaggio del traffico, si perdano posti di lavoro, che si rischino incidenti gravi che abbiamo visto già accadere ». La titolare delle Infrastrutture insomma starebbe «mettendo in ginocchio i cittadini e le imprese liguri». E siccome c' è in ballo la lucrosissima questione delle concessioni autostradali (proprio ieri l' Antitrust ha ammonito il governo di non prorogare l' obbligo di esternalizzare i contratti affidati senza gara, anzi di alzare dal 60% all' 80% le concessioni da affidare con procedure a evidenza pubblica), l' amministratore delegato di Autostrade per l' Italia, Roberto Tomasi, ha incontrato a Genova i vertici dell' **Autorità Portuale**, di Confindustria e della Camera di Commercio come segno di attenzione alle difficoltà logistiche e





Avvenire

Genova, Voltri

stradale (Federlogistica-Confrtrasporto ha paventato ieri «la fuga del traffico merci e passeggeri dai porti liguri» e i trasportatori minacciano di scendere con i Tir a Roma). Tomasi ha chiesto al Ministero una normativa univoca nazionale su modalità e tempi d' ispezione delle gallerie sul territorio italiano per tutti i gestori delle infrastrutture: «La chiarezza in materia infatti è di rilevanza strategica per una corretta gestione e una programmazione stabile delle attività». Nell' attesa, l' ad di Aspi ha però confermato il cronoprogramma in atto, come prescritto dal Mit: fine delle ispezioni notturne entro il 10 luglio, cantieri 'leggeri' chiusi a fine mese. RIPRODUZIONE RISERVATA

«Così si rischia la fuga dai porti della Regione»

La gravissima situazione della viabilità in Liguria è destinata a durare per settimane. Nel frattempo c'è il rischio che il traffico merci e passeggeri si sposti dai **porti** liguri agli scali del nord Europa. Di qui l'appello e le proposte di Federlogistica-Confraspporto per quello che è il principale sistema portuale italiano. Il presidente della Federazione della logistica, Luigi Merlo, punta il dito verso chi non ha fatto nulla per risolvere la situazione, tra cui «coloro che hanno fatto di tutto per bloccare il Terzo valico e che si sono opposti alla Gronda». «Il sistema portuale ligure - accusa Merlo - rappresenta quasi il 50 per cento del traffico container di destinazione finale, motore indispensabile per le attività di export delle imprese del nord ed è il primo sistema portuale per il crocierismo». Mentre negli ultimi 20 anni i tre **porti** liguri crescevano, per il presidente di Federlogistica, la viabilità peggiorava: perché «la gestione passata di Autostrade per l'Italia, oltre a essere stata inadeguata dal punto di vista degli investimenti, ha scontato il prezzo di non avere alcuna percezione della propria funzione logistica per il Paese». Eppure, per Merlo, basterebbero poche scelte mirate per evitare che i **porti** nord europei aggrediscano ancora di più i nostri mercati, come il potenziamento del servizio ferroviario con riduzione di costi per tracce e manovre ferroviarie, l'ampliamento delle fasce orarie per ingresso notturno e mattutino nei **porti**, l'incremento della digitalizzazione e l'utilizzo di app a favore della logistica».

Mercoledì 7 luglio 2020 | 107 euro | INTERNI | 9

IL NODO TRASPORTI

Code in Liguria, ministero nel mirino

Toti alla De Michelis: «Piano di Interventi». Domani la Consulta sul decreto Genova

Genova - Il nodo dei trasporti in Liguria è un problema che si è aggravato nel tempo. La situazione è critica, con code che si formano lungo l'intera tratta, dal Terzo valico fino ai porti. Il ministro dei Trasporti, Toti, è stato messo in allarme dalla De Michelis, che ha chiesto un piano di interventi per risolvere la situazione. Domani si terrà la Consulta sul decreto Genova, in cui si discuterà delle misure da adottare per migliorare la viabilità in Liguria.

CHI OSTACOLA LE APPROVVISAGGI LIGURI

Il ministro dei Trasporti, Toti, è stato messo in allarme dalla De Michelis, che ha chiesto un piano di interventi per risolvere la situazione. Domani si terrà la Consulta sul decreto Genova, in cui si discuterà delle misure da adottare per migliorare la viabilità in Liguria.

IL SISTEMA PORTUALE LIGURE

Il sistema portuale ligure rappresenta quasi il 50 per cento del traffico container di destinazione finale, motore indispensabile per le attività di export delle imprese del nord ed è il primo sistema portuale per il crocierismo.

LE OFFERTE SPECIALI

100% DI SCONTO SULLA TARIFFA PASSEGGERO PER GLI OPERATORI SANITARI
TARIFFA SPECIALE AUTO DA 20€**

MOBY **IRIS** **TIRRENIA**

SARDEGNA - CORSICA - SICILIA - ILE DE FRANCE - TIRRENIA

Autostrade: «Subito una norma unica per le ispezioni in galleria»

IL CASO ROMA Servono norme nazionali univoche per risolvere situazione della Liguria. Autostrade per l' Italia chiede al governo paletti certi per controlli e manutenzioni mentre si preannunciano ancora giorni difficili per la viabilità della Regione, con code a traffico fino al 10 luglio, e una graduale normalizzazione della situazione che la stessa società non prevede prima della fine del mese. È questo il senso del messaggio indirizzato ai membri del governo dall' amministratore delegato di Aspi, Roberto Tomasi, nel corso dell' incontro ieri a Genova con i vertici dell' Autorità Portuale, di Confindustria e della Camera di Commercio «per rafforzare il dialogo e il confronto con le realtà produttive del territorio» anche in relazione ai disagi sulla rete della viabilità. Il manager ha confermato «che il programma di attività, nonostante l' estrema complessità, sarà attuato come prescritto dal Mit» entro il 10 luglio, ma ha anche fatto sapere che «le lavorazioni successive e la presenza di cantieri sulla rete potranno comportare una progressiva variazione delle condizioni di traffico a partire dal 10 luglio e, compatibilmente con le attività da svolgere, non prima della fine del mese». Un disagio aggiuntivo per chi attraversa le principali strade liguri. Ecco

perché «per risolvere ed evitare il ripetersi dei problemi di viabilità Tomasi chiede «urgentemente una normativa univoca nazionale che chiarisca in modo definitivo e inequivocabile le modalità e i tempi di ispezione delle gallerie sul territorio italiano per tutti i gestori infrastrutturali». Intanto la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli insiste sulla necessità di controlli certi. «La Liguria ha più della metà delle gallerie presenti in tutto il sistema della viabilità italiana e nel tempo si sono accumulati pesanti e profondi ritardi nei controlli e nelle manutenzioni», ha detto a margine di una conferenza stampa a Reggio Emilia. Contro Mit e Aspi il governatore della Liguria Toti: «Il Mit non ha risposto alle nostre lettere e per la verità non ha ottemperato a un' ordinanza regionale, il che costituisce anche un reato. Serve una classifica del rischio lavori. Insisto nel dire che trent' anni non si recuperano in due giorni, qualcuno si deve mettere lì e fare una classifica del rischio effettivo dei lavori da fare nelle autostrade liguri», ha concluso. R. Amo © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Regione ha già presentato una denuncia. Camionisti e operatori turistici chiedono i danni

Il caos sulle strade ferma l' economia: una class action di tutte le imprese

MARCO MENDUNI - GENOVA - È arrivata l' ora dei conti. Del bilancio dei danni. Della rabbia che trasforma la crisi delle autostrade liguri in carte bollate. Esposti alla magistratura, richieste di risarcimento, class action. Colpita con violenza, l' intera economia ligure passa al contrattacco. Rischia il collasso per il micidiale uno-due dell' emergenza Covid e poi dei collegamenti impercorribili. Un esempio? Il mondo dell' autotrasporto dichiara 1,5 milioni di perdite al giorno per i 6 mila mezzi che transitano solo in ambito portuale. È arrivato in procura l' esposto-denuncia del presidente della Regione Giovanni Toti contro il Ministero dei Trasporti, che punta soprattutto sulle sicurezze: «Il piano sta mettendo a grave rischio le persone sul nostro territorio», spiega il governatore. L' ultimo week end, quello delle quattro ore per raggiungere la Riviera di Ponente e delle sei ore per approdare al Tigullio partendo da Torino e da Milano, ha registrato come conseguenza una valanga di disdette. «Abbiamo perso un milione e mezzo al giorno - spiega Americo Pilati, il presidente di Federalberghi - Ora chiediamo ai clienti che hanno rinunciato di metterci per iscritto il perché: l' impossibilità di raggiungere la destinazione». Il settore (1.400 alberghi con una media di 50 camere) chiederà i danni. Perdite di almeno un milione al giorno dichiarano anche i baristi e i ristoratori: «È arrivata la batosta - si accalora Alessandro Cavo presidente di Fipe Confcommercio - nel momento in cui cercavamo di rialzarci dopo il Covid. Anche noi siamo pronti a un' azione per avere il risarcimento dei danni». A una class action si preparano i balneari: «La proponiamo, guidata dalla Regione che è sempre stata attenta alle nostre imprese», dice il presidente ligure di Assobalneari Italia Fabrizio Licordari. Gli operatori stimano uno sprofondo da 600 mila euro (sempre al giorno) in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, nei fine settimana. Poi c' è la ribellione dei sindaci. Carlo Bagnasco ha denunciato Autostrade per i danni subiti da Rapallo «ma anche - sottolinea- per la compromissione della sicurezza dei cittadini». A Ponente la stessa mossa è arrivata dal primo cittadino di Arenzano Luigi Gambino: «Siamo Davide contro Golia, non si può andare avanti così». In una regione che ribolle e nella quale le categorie non sono più disposte ad accettare il blocco perenne delle comunicazioni, il mondo del lavoro si mobilita per organizzare una manifestazione a Roma. Insieme imprenditori e sindacati, rappresentanti del cluster portuale e dei trasporti. Ci saranno anche gli autotrasportatori. Una lunga carovana di Tir dalla Lanterna alla Capitale. Giuseppe Tagnochetti, coordinatore di Trasportounito: «Le nostre imprese hanno il tempo contato. I camion sono fermi ore e ore in autostrada, i danni sono enormi, consegnare le merci è impossibile». Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova, suona la carica: «Andremo a Roma ma speriamo si muova qualcosa prima, altrimenti sarà troppo tardi». Alla protesta si uniscono i sindacati: proclamano per il 24 luglio uno sciopero generale dei trasporti di merci e persone in Liguria. Aderiscono Cgil e Uil, non la Cisl. In una Liguria in tilt arriva l' amministratore delegato di Autostrade Roberto Tomasi. Incontra a Genova i vertici dell' Autorità Portuale, di Confindustria, della Camera di Commercio. Il suo messaggio: per evitare che quel che sta accadendo possa ripetersi, c' è la necessità che «venga definita e approvata urgentemente una normativa univoca nazionale che chiarisca in modo definitivo e inequivocabile le modalità e i tempi di ispezione delle gallerie sul



La Stampa

Genova, Voltri

territorio italiano per tutti i gestori infrastrutturali». - © RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTOSTRADe Dopo un mese di code la De Micheli scopre la propria responsabilità

Il ministro solo ora ammette: «Decido cosa fare in Liguria»

Alla fine lo ammette. Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture, ieri ha promesso che in serata prima del consiglio dei ministri, avrebbe deciso «sui controlli della rete autostradale in Liguria». Alla faccia di chi continuava a dire che non fosse una scelta del governo. E che il vero colpevole, che ha deciso di decidere (forse) solo ieri sera, era il ministro. Dopo aver provato ad accusare Toti di «fare campagna elettorale», come se gli fosse al governatore questa paralisi, la De Micheli ha fatto un'altra importante ammissione di colpa: «In Liguria nel tempo si sono accumulati pesanti e profondi ritardi nei controlli e nelle manutenzioni». Peccato che i suoi stessi ispettori vanno facendo proprio in Liguria controlli da gennaio, e fino a fine marzo hanno trovato sempre tutto in ordine. Solo con le nuove regole, cambiate dal ministero (e applicate solo in Liguria e solo ad Aspi) siano ripartiti daccapo tutti i controlli e siano scattati i blocchi. Autostrade intanto incontra le categorie economiche interessate dal delirio, l'**Autorità Portuale** in primis, e spiega come stanno le cose. Soprattutto avverte: «Per risolvere ed evitare il ripetersi dell'attuale situazione ligure, venga definita e approvata urgentemente una normativa univoca nazionale che

chiarisca in modo definitivo e inequivocabile modalità e tempi di ispezione delle gallerie sul territorio italiano per tutti i gestori». Insomma, non smontare e rimontare ogni tre mesi le onduline. Farlo sì, ma con i tempi giusti. Non tra l'altro nella stagione delle piogge, quando togliere le onduline - fatte apposta - significherebbe allagare le gallerie. Bene che si sappia, visto che ci pensa il ministro. E se lo si fa ogni tre mesi, vorrebbe dire avere questa paralisi ogni tre mesi. Se non bastasse l'ammissione del ministro, ci sono altre parole importanti che pesano. Luigi Merlo difficilmente può essere considerato un totiano, uno che ce l'ha col Pd. Assessore della giunta di Claudio Burlando, poi presidente dell'**Autorità portuale** di Genova indicato proprio con l'accordo tra la Regione di centrosinistra e il ministro dei Trasporti del governo Prodi, Antonio Di Pietro. Un curriculum che non lascia spazio a dubbi quando lo si sente puntare chiaramente l'indice accusatore verso chi sta uccidendo il porto di Genova, il sistema logistico del Nord Ovest, l'economia italiana in generale. Non fa sterili polemiche, ma se la prende con «chi non ha fatto nulla per risolvere la situazione» nel corso degli anni. E ancora adesso dice sempre e solo no. «Tra questi ci sono coloro che hanno fatto di tutto per bloccare il Terzo valico e anche coloro che si oppongono alla Gronda - accusa Merlo -. Il sistema portuale ligure rappresenta quasi il 50% del traffico container di destinazione finale, motore indispensabile per le attività di export delle imprese del nord ed è il primo sistema portuale per il crocierismo». L'ex assessore alza la voce nel suo ruolo di presidente nazionale di Federlogistica-Confrtrasporto. Parla per conto di chi, intrappolato sulle autostrade liguri, perde ogni giorno milioni di euro e posti di lavoro. E il partito del no, quello che trova nel Movimento 5 Stelle la punta di diamante ben spalleggiata da un Pd che non ha la forza di decidere pur di salvare le poltrone di governo per paura del voto degli italiani, è più responsabile della società concessionaria. Il Terzo Valico perennemente ritardato, la Gronda che non parte perché un ministro capace solo a fare promesse a vuoto non riesce a ANCORA CODE Luigi Merlo contro il governo per i danni fatti al porto mettere una firma su un atto già pronto, sono la dimostrazione di come non si voglia fare il bene della Liguria. E anzi, si faccia solo un enorme favore ai concorrenti, ai porti del nord, che ringraziano per come sono ridotte le autostrade liguri



Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

intorno ai porti. Eppure basterebbe davvero poco. «Per evitare che i porti nord europei aggrediscano ancora di più i nostri mercati occorrono risposte immediate che possono arrivare dal potenziamento del servizio ferroviario con riduzione di costi per tracce e manovre ferroviarie, dall' ampliamento delle fasce orarie per ingresso notturno e mattutino nei porti, dall' incremento della digitalizzazione e l' utilizzo di app a favore dell' autotrasporto e della logistica" - suggerisce ancora Merlo -. Vanno attribuiti maggiori poteri ai presidenti delle **Autorità** di sistema **portuale**, per fronteggiare le situazioni critiche e mettere in campo iniziative straordinarie». Praticamente una stroncatura senza appello della riforma dei porti che con forza aveva portato avanti l' ex ministro Graziano Delrio, accentrando sempre più i poteri. Una riforma sciagurata, i cui effetti nefasti vedono chiaramente anche i tanti che, al momento dell' elaborazione, la difendevano a spada tratta, lasciando questo Giornale tra i pochi denunciarne la grave pericolosità. Ma ce n' è anche per questo governo che, oltre ad essere primo responsabile della paralisi delle autostrade (solo) liguri, continua a dimenticare i porti. «I pedaggi, da qui a quando non sarà tornata una minima situazione di normalità, dovrebbero essere affidati alle **Autorità** portuali - è l' ultima ricetta del presidente di FederlogisticaConftrasporto -. Questa misura sarebbe importante anche per 'riparare', pur se in minima parte, all' esclusione dei porti italiani dalle risorse previste dal Decreto Rilancio. Una 'dimenticanza' che aggraverà ulteriormente la situazione di Genova».

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il micidiale uno -due del Covid e dei collegamenti impossibili rischia di mettere al tappeto l'economia regionale

Dai balneari parte la prima class action Il mondo del trasporto in corteo a Roma

Matteo Dell' Antico Marco Menduni È arrivata l' ora dei conti. Del bilancio dei danni e della rabbia, che trasforma la crisi delle autostrade liguri in carte bollate. Esposti alla magistratura, richieste di danni, class action. Colpita con violenza, l' intera economia ligure passa al contrattacco. Rischia il collasso per il micidiale uno -due: l' emergenza Covid prima e poi i collegamenti impercorribili. Un esempio? Solo il mondo dell' autotrasporto dichiara un milione e mezzo di perdite al giorno per i seimila mezzi che transitano nella regione, solo nell' ambito portuale; poi ci sono i veicoli commerciali. È arrivato in procura l' esposto-denuncia del presidente della Regione Giovanni Toti contro il ministero dei Trasporti che punta soprattutto sulla sicurezza: «Il piano sta mettendo a grave rischio le persone sul nostro territorio», spiega il governatore. L' ultimo weekend, quello delle quattro ore per raggiungere la Riviera di Ponente e delle sei ore per approdare al Tigullio partendo da Torino e da Milano, ha registrato come conseguenza una valanga di disdette. «Abbiamo perso un milione e mezzo al giorno spiega Americo Pilati, il presidente di Federalbergatori - E ora chiediamo a tutti i clienti che hanno rinunciato di metterci per iscritto il perché: l' impossibilità di raggiungere la destinazione». Il settore (1400 alberghi con una media di 50 camere l' uno) chiederà i danni, «insieme alla Regione». Perdite di almeno un milione al giorno dichiarano anche i baristi e i ristoratori: «È arrivata la batosta - si accalora Alessandro Cavo presidente di Fipe Confcommercio - proprio nel momento in cui cercavamo di rialzarci dopo il coronavirus, anche noi siamo pronti a un' azione per ottenere il risarcimento dei danni subiti per effetto di questa situazione». A una class action si preparano i balneari: «La proponiamo, guidata dalla Regione che è sempre stata attenta alle nostre imprese», spiega il presidente (ligure) di Assobalneari Italia Fabrizio Licordari. Gli operatori stimano uno sprofondo da 600 mila euro (sempre al giorno) in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, nei fine settimana. Poi c' è la ribellione dei sindaci. Carlo Bagnasco ha denunciato Autostrade per i danni subiti da Rapallo «ma anche - sottolinea - per la compromissione della sicurezza dei cittadini». A Ponente la stessa mossa è arrivata dal primo cittadino di Arenzano Luigi Gambino, che ha denunciato sia Aspi sia il ministero: «Danno economico, danno ambientale, danno d' immagine. Siamo Davide contro Golia, ma non si può andare avanti così». In una regione che ribolle e nella quale le categorie non sono più disposte ad accettare supinamente il blocco perenne delle comunicazioni, il mondo del lavoro si mobilita per organizzare una grande manifestazione a Roma. La decisione di manifestare nella Capitale è stata presa ieri al termine di un incontro che si è tenuto nella sede di Spediporto, l' associazione degli spedizionieri genovesi. Insieme imprenditori e sindacati, la maggior parte dei quali rappresentanti del cluster portuale e dei trasporti. Ci saranno anche gli autotrasportatori. Una lunga carovana di Tir dalla Lanterna alla Capitale. Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito: «Le nostre imprese hanno ormai il tempo contato.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

I camion stanno fermi ore e ore in autostrada, i danni economici sono enormi e consegnare le merci è ormai diventato impossibile». Incalza Tagnochetti: «La responsabilità non è più circoscritta ad Autostrade, ma si è estesa al ministero e al governo. Poi c'è un problema enorme di sicurezza: con le autostrade ferme, si sta derogando a tutte le regole per la sicurezza alla guida. E l'errore di un autista poi si trasforma in un dramma sociale». Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova, suona la carica: «Andremo a Roma anche se ci auguriamo che si muova qualcosa prima, altrimenti sarà troppo tardi». Alla protesta si uniscono i sindacati: proclamano per il 24 luglio uno sciopero generale dei trasporti di merci e persone in Liguria per denunciare i gravi disagi prodotti dal piano di ispezioni e manutenzione delle gallerie. Aderiscono Cgil e Uil, non la Cisl. In una Liguria in tilt arriva l'amministratore delegato di Autostrade, Roberto Tomasi. Incontra a Genova i vertici dell'Autorità Portuale, di Confindustria, della Camera di Commercio. Spiega di voler mantenere aperto un canale con le categorie produttive, Chiarisce subito: per evitare che quel che sta accadendo possa ripetersi, c'è la necessità che «venga definita e approvata urgentemente una normativa univoca nazionale che chiarisca in modo definitivo e inequivocabile le modalità e i tempi di ispezione delle gallerie sul territorio italiano per tutti i gestori infrastrutturali». Poi spiega che le modalità di ispezione «rappresentano il più avanzato standard del settore (basato sulle Linee Guida del «Cetu», Le Centre d' Etudes Des Tunnels del governo francese, e in uso per la sorveglianza del Traforo del Monte Bianco), utilizzando le più avanzate tecnologie disponibili sul mercato». -

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Le compagnie crocieristiche attendono l'ok del governo. Nuovi uffici a Torino per Aponte

Costa, la ripartenza è con tre navi Msc torna a imbarcare equipaggi

Simone Gallotti / GENOVA Manca ancora un pezzo e deve arrivare da Roma, prima che i motori delle navi da crociera possano rimettersi in moto. L'Europa ha infatti già diramato le linee guida per risalire a bordo dei colossi delle vacanze sul mare e le compagnie hanno cominciato a scrivere quelli interni con l'aiuto di team composti da super esperti del coronavi rus. Senza per?) l'ok dal ministero le navi non potranno lasciare ancora la banchina e così a Msc e Costa, i due campioni che si contendono il mercato italiano, non resta che posticipare ulteriormente la ripartenza. COSTA CALA IL TRIS La compagnia con base a Genova ha già spostato al 15 agosto la data prevista per mollare gli ormeggi. Inevitabile, visti i tempi per la stesura del protocollo e per risolvere quello scoglio legato alla bandiera italiana che rischia di legare alle bitte le navi della brand di Carnival ancora per qualche tempo. Per?) il piano È già pronto e l'aveva annunciato il numero uno della compagnia, Neil Palomba: le navi scelte per ripartire sono "Deliziosa", "Smeralda" e "Diadema" come confermato ieri da un'analisi dell'Autorità di sistema di Genova e Savona. I porti previsti sono quelli del Mediterraneo e gli scali liguri dovrebbero essere al

centro di questa strategia, con "Sme da" che dovrebbe toccare vona in agosto. MSC, MARITTIMI A BORDO La compagnia guidata da Gianluigi Aponte ha cominciato a richiamare gli equipaggi: È un segnale forte che lascia intendere come Msc sia ormai pronta. Da Ginevra ancora non hanno comunicato ritardi, ma È possibile che anche i piani della compagnia slittino di qualche giorno per allinearsi a quelli di Costa. Per Msc i problemi per ripartire sono legati esclusivamente al via libera da Roma: il colosso ha infatti già chiamato a raccolta un gruppo di super esperti (il "Blue Ribbon") che aiuteranno a preparare protocolli sanitari blindati. «Il team contribuirà a garantire che le azioni intraprese siano appropriate, efficaci e in linea con le migliori pratiche scientifiche e sanitarie disponibili» spiega Pier Francesco Vago, executive chairman della compagnia. Anche Royal Caribbean e Norwegian hanno adottato una politica simile. Msc punta comun que a sfruttare il Mediterraneo, sempre con itinerari brevi che valorizzino in particolare l'Italia. Intanto la compagnia di Aponte ha scelto il Polo Uffici del Lingotto a Torino come sede principale di Msc Technology, nuova divisione tecnologica del gruppo che debutterà ad ottobre 2020 e che si occuperà di sicurezza delle reti informatiche, mentre un secondo team svilupperà applicazioni di supporto al business della compagnia. Msc occuperà 1.300 mq di uffici di proprietà del Gruppo Ipi. Entro la fine dell'anno saranno assunte almeno 30 persone che diventeranno 80 nei mesi successivi. L'obiettivo È inau gurare gli uffici entro la metà di ottobre. LA GUERRA DEI PREZZI C'È un fattore che adesso gli analisti delle crociere temono: la corsa al ribasso dei prezzi dei biglietti. Ha inizia to Virgin con la nuova nave, la "Scarlet Lady". Sconti e promozioni che hanno portato a risparmi anche del 30% per i crocieristi. E per le agenzie di viaggio che vendono le crociere di Sir Richard Branson, È prevista una commissione più alta (il 16%), in aggiunta ad altre percentuali favorevoli per invogliare a proporre i viaggi sulla nuova nave del magnate inglese. Mister Virgin ha una politica commerciale molto aggressiva, anche se le altre compagnie partono in vantaggio: quando e se si ripartirà in agosto, le navi dei colossi non saranno vuote, assicurano gli uffici commerciali.

L' emergenza Ma l' ad di Aspi Tomasi alla Camera di Commercio: "I disagi dureranno fino alla fine del mese"

Ultimatum della ministra Ma il porto prepara esposto e manifestazione

De Micheli, titolare del Mit ad Autostrade: "I cantieri in galleria vanno chiusi entro il 21 luglio" Ieri tutte le categorie si sono riunite negli uffici di Spediporto: "È già andato in fumo un miliardo"

segue dalla prima di Stefano Origone «Stiamo valutando di implementare le modalità con altre suggerite e certificate da autorevoli istituzioni italiane - conclude De Micheli - quali le università per poter accelerare questo meccanismo dei controlli e per poterlo pianificare in una maniera che non azzeri i disagi, perché purtroppo l' eredità che abbiamo è questa, ma per un miglioramento progressivo della situazione», ha spiegato De Micheli. «Ho una responsabilità e la esercito nel rigore di effettuare i controlli, con le migliori pratiche disponibili, con le tecnologie attuali - ha aggiunto De Micheli -. La fase iniziale di questi controlli è stata realizzata con tecnologie secondo me non sufficienti, si è applicato un decreto del 1967 che prevede i controlli a vista e che quindi hanno rallentato molto questa attività di controllo». La circolare, quindi, "cristallizza" il metodo per le ispezioni, che Autostrade avrebbe dovuto terminare il 30 giugno. A parte i ritardi, evidenti, Autostrade aveva già utilizzato questa tecnica, ma dopo il crollo di una parte della volta della galleria Bertè sull' A26 il 29 dicembre, la Procura di Genova aveva aperto un' inchiesta imponendo verifiche di tipo visivo, quindi smontando le onduline, per verificare lo stato del calcestruzzo. Questo metodo, secondo Aspi, aveva rallentato di molto le ispezioni, obbligando anche alla chiusura di interi tratti. Utilizzando il georadar, che funziona però solo su rivestimenti di plastica, le operazioni saranno più veloci e la sicurezza non verrà messa in discussione. Il Mit ha anche stabilito il nuovo piano lavori: le ispezioni in 51 gallerie dovranno finire entro il 10 luglio, in altre 13 il 15 luglio e in 65 il 21. Chissà se il cronoprogramma verrà rispettato dopo che l' ad di Asp, Roberto Tomasi, ieri a Genova per incontrare **Autorità Portuale**, Confindustria e Camera di Commercio "per rafforzare il dialogo e il confronto con le realtà produttive del territorio", ha detto " i disagi dureranno fino alla fine del mese". Tanto è vero che la richiesta del sindaco Bucci di avere due corsie aperte per ogni senso di marcia dalle 6 alle 22 entro il 10 luglio, per il Mit non verrà confermata. Nel frattempo, il porto guida la rivolta contro Autostrade e i cantieri che stanno bloccando le autostrade e la Liguria. Un esposto alla magistratura e una manifestazione a fine luglio di tutte le realtà produttive ed economiche non solo legate al mare e allargata alla cittadinanza sono le dichiarazioni di guerra per risolvere la drammatica situazione della viabilità. I turisti che " snobbano" la Liguria, colossi dello shipping come Cosco che consigliano ai clienti di non usare il porto di Genova, sono segnali preoccupanti. Così, ieri, nella sede di Spediporto, l' associazione degli spedizionieri, si sono riuniti proprio tutti per parlare di cantieri, viabilità e code. C' erano Aeroporto, Confcommercio, Assoagenti, Cna, Uil, Tasporti, Culmv, le sigle sindacali, i marittimi, Assiterminal, TrasportoUnito per fare fronte comune e mettere le basi per una strategia che " deve avere una adesione collettiva perché in questa battaglia i danni sono immensi. È in gioco il futuro di industria, porto, turismo, dei lavoratori perché aumenta la cassa integrazione e i contratti a tempo determinato non vengono rinnovati - è l' analisi di Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto -. A rischiare non è solo l' economia della Liguria, ma di tutto il nord ovest». Il quadro emerso è drammatico, l' emergenza sta prolungando il lockdown e ucciso i segnali di ripresa. «Le perdite stimate sono già di un miliardo». Servono azioni



importanti: un esposto e una manifestazione che potrebbe tenersi a Genova o a Roma. « Convochiamo la città -
annuncia



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Botta -, anzi la Liguria, per tutelare i diritti alla mobilità, al lavoro e alla sicurezza ». La gravissima situazione è destinata purtroppo a durare. Infatti, dopo una domenica "light" è arrivato il lunedì "horribilis": 12 km tra Recco e il bivio per l' A7, altri 10 sull' A26 tra Masone (il casello chiuso dal 9 giugno è stato riaperto alle 12) e Voltri. La situazione è migliorata nel corso del primo pomeriggio, ma dopo il traffico ha iniziato ad intensificarsi. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Sulle autostrade è un calvario senza fine Toti bacchetta il Ministro: «Fatti, non parole»

De Micheli ha annunciato un' accelerazione nei tempi dei controlli delle gallerie «La situazione è molto seria»

GENOVA Un calvario senza fine per gli automobilisti liguri, alle prese con l' emergenza cantieri che neanche ieri ha concesso tregua, fin dal mattino. Code sull' A7, sulla A 26, sulla A 10 e sulla A12, poi la situazione si è alleggerita a metà giornata, soprattutto con la riapertura del casello di Masone. Ma in serata sono tornati i problemi. Sullo sfondo una durissima polemica fra la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli e il presidente della Regione Giovanni Toti. Alludendo alle accuse del governatore, la ministra ha accusato in sostanza Toti di «fare campagna elettorale». «La situazione in Liguria è molto seria, non va sottovalutata o banalizzata - ha aggiunto - Non mi sembra di aver sentito grandi proclami nei 5 anni precedenti da parte di chi ora, compatibilmente con la situazione elettorale, si lamenta». Poi l' annuncio di un piano che dovrebbe alleggerire la situazione accelerando i tempi delle verifiche in galleria. «Stiamo valutando di implementare le modalità dei controlli con altre suggerite e certificate da autorevoli istituzioni italiane». La replica di Toti non si è fatta attendere: «Leggo stupefatto che il ministro De Micheli sulla situazione delle autostrade liguri si starebbe assumendo delle responsabilità: per il momento l' unica responsabilità che le riconosciamo è quella di mettere in ginocchio cittadini e imprese liguri impegnate a ripartire dopo l' emergenza Covid. Quello che serve è un piano serio di interventi che, con una vera assunzione di responsabilità, il 10 luglio liberi davvero dai cantieri le corsie della nostra rete autostradale, con una verifica della sicurezza delle nostre gallerie in tempi certi e una programmazione degli interventi in base ad una scala di priorità e di rischio». L' ad di Autostrade per l' Italia, Roberto Tomasi, ieri ha incontrato i vertici dell' **Autorità Portuale**, di Confindustria e della Camera di Commercio confermando «che il cronoprogramma di attività, sarà attuato come prescritto dal Mit» e che «le lavorazioni successive e la presenza di cantieri sulla rete potranno comportare una progressiva variazione delle condizioni di traffico a partire dal 10 luglio». Nel frattempo si moltiplicano le denunce per la crisi della mobilità. Il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto Luigi Merlo auspica la fine delle «polemiche improduttive», aggiungendo che «l' imperativo ora è scongiurare la 'fuga' del traffico merci e passeggeri dai porti liguri». Franco Antola.



Liguria, Aspi: normativa univoca per evitare situazioni simili

Se confermate dal Mit, Linee guida porteranno benefici da subito

Roma, 6 lug. (askanews) - Serve urgentemente una normativa univoca e concretamente applicabile per evitare il ripetersi della situazione sulle autostrade liguri, bloccate dai molti cantieri aperti. L' amministratore delegato di Autostrade per l' Italia, Roberto Tomasi, ha incontrato oggi a Genova i vertici dell' **Autorità Portuale**, di Confindustria e della Camera di Commercio per rafforzare il dialogo e il confronto con le realtà produttive del territorio. "Nel corso degli incontri - si legge in una nota di Spia - sono state esposte le difficoltà logistiche e i disagi che stanno interessando le categorie produttive in seguito alle attività di ispezione e manutenzione in corso sulla rete ligure per ottemperare alle nuove prescrizioni e tempistiche imposte lo scorso 29 maggio da parte delle strutture tecniche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L' ad di Aspi - prosegue la nota - ha confermato che il cronoprogramma di attività, nonostante l' estrema complessità, sarà attuato come prescritto dal Mit, chiarendo inoltre che le lavorazioni successive e la presenza di cantieri sulla rete potranno comportare una progressiva variazione delle condizioni di traffico a partire dal 10 luglio e, compatibilmente con le attività da svolgere, non prima della fine del mese". "Nel corso dei confronti - prosegue la nota - è stato inoltre rappresentata la fondamentale necessità che, per risolvere ed evitare il ripetersi dell' attuale situazione ligure, venga definita e approvata urgentemente una normativa univoca nazionale che chiarisca in modo definitivo e inequivocabile le modalità e i tempi di ispezione delle gallerie sul territorio italiano per tutti i gestori infrastrutturali. Questo approccio del resto era già stato delineato nelle linee guida diffuse dallo stesso Mit lo scorso 20 maggio. Linee guida che, se confermate in modo univoco dal Mit, potrebbero portare significativi benefici da subito. La chiarezza normativa in materia di ispezioni infatti è di rilevanza strategica per una corretta gestione delle infrastrutture e per una programmazione stabile e di medio-lungo periodo delle attività. Tomasi ha infine sottolineato che le modalità di ispezione attuate di concerto con il Mit, dallo scorso gennaio, e confermate dal dicastero stesso il 20 maggio, rappresentano il più avanzato standard del settore (basato sulle Linee Guida del 'Cetu', Le Centre d' Etudes Des Tunnels del governo francese, e in uso per la sorveglianza del Traforo del Monte Bianco), utilizzando le più avanzate tecnologie disponibili sul mercato. L' AD ha infine dato la più ampia disponibilità a mantenere un raccordo stabile e continuativo con le categorie produttive liguri".



Federlogistica-Confrtrasporto: fino a fine emergenza in Liguria pedaggi autostradali alle AdSP

La gravissima situazione della viabilità nella regione è destinata a durare per settimane

Fino a fine emergenza pedaggi autostradali in Liguria alle AdSP (Autorità di sistema portuale) per mantenere competitività . È una delle proposte formulate in una nota di Federlogistica-Confrtrasporto . Il presidente della Federazione della logistica, Luigi Merlo, punta il dito verso chi, recriminando, non ha fatto nulla per risolvere la situazione, anzi. «Tra questi ci sono coloro che hanno fatto di tutto per bloccare il Terzo valico e anche coloro che si oppongono alla Gronda » accusa Merlo. Ma, avverte il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, «la gravissima situazione della viabilità in Liguria è destinata purtroppo a durare per settimane. e le polemiche improduttive non servono a nulla. L' imperativo ora è scongiurare la fuga del traffico merci e passeggeri dai porti liguri, a vantaggio degli scali stranieri. Il sistema portuale ligure rappresenta quasi il 50% del traffico container di destinazione finale, motore indispensabile per le attività di export delle imprese del Nord ed è il primo sistema portuale per il crocierismo, settore che deve essere messo subito in condizione di ripartire». « Negli ultimi 20 anni i tre porti liguri - spiega Merlo - sono cresciuti tantissimo mentre la viabilità non solo non è accresciuta, ma è peggiorata. Questo è dovuto al fatto che la gestione passata di Autostrade per l' Italia, oltre a essere stata assolutamente inadeguata dal punto di vista degli investimenti, ha scontato il prezzo di non avere alcuna percezione della propria funzione logistica per il Paese, comportandosi esclusivamente come un gabelliere». Eppure per superare il problema basterebbero alcune scelte mirate. Ecco quelle individuate da Federlogistica: «Per evitare che i porti nord-europei aggrediscano ancora di più i nostri mercati occorrono risposte immediate che possono arrivare dal potenziamento del servizio ferroviario con riduzione di costi per tracce e manovre ferroviarie, dall' ampliamento delle fasce orarie per ingresso notturno e mattutino nei porti, dall' incremento della digitalizzazione e l' utilizzo di app a favore dell' autotrasporto e della logistica. » spiega Merlo. Vanno attribuiti - conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto - maggiori poteri ai presidenti delle AdSP per fronteggiare le situazioni critiche e mettere in campo iniziative straordinarie e i pedaggi, da qui a quando non sarà tornata una minima situazione di normalità, dovrebbero essere affidati alle AdSp per avviare azioni immediate, con l' obiettivo di ridurre i disagi dell' autotrasporto e compensare la riduzione di tutte le tariffe portuali e ferroviarie affinché i clienti dei porti liguri non scelgano, in alternativa i nostri, gli scali stranieri. Questa misura sarebbe importante anche per riparare, pur se in minima parte, all' esclusione dei porti italiani dalle risorse previste dal Decreto Rilancio. Una dimenticanza che aggraverà ulteriormente la situazione dello scalo di Genova.



Federlogistica-Confrtrasporto: Merlo, fino a fine emergenza pedaggi autostradali alle AdSP per mantenere competitività

(FERPRESS) - Roma, 6 LUG - La gravissima situazione della viabilità in Liguria è destinata purtroppo a durare per settimane. Ma le polemiche improduttive non servono a nulla. L' imperativo ora è scongiurare la 'fuga' del traffico merci e passeggeri dai porti liguri, a vantaggio degli scali stranieri. Di qui l' appello e le proposte di Federlogistica-Confrtrasporto per quello che è il principale **sistema** portuale italiano. Il presidente della Federazione della logistica Luigi Merlo punta il dito verso chi, recriminando, non ha fatto nulla per risolvere la situazione, anzi. "Tra questi ci sono coloro che hanno fatto di tutto per bloccare il Terzo valico e anche coloro che si oppongono alla Gronda", accusa Merlo. "Il **sistema** portuale ligure rappresenta quasi il 50% del traffico container di destinazione finale, motore indispensabile per le attività di export delle imprese del nord ed è il primo **sistema** portuale per il crocierismo, settore che deve essere messo subito in condizione di ripartire", avverte Merlo. "Negli ultimi 20 anni i tre porti liguri sono cresciuti tantissimo mentre la viabilità non solo non è accresciuta, ma è peggiorata - afferma il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto - Questo è dovuto al fatto che la gestione passata di Autostrade per l' Italia, oltre a essere stata assolutamente inadeguata dal punto di vista degli investimenti, ha scontato il prezzo di non avere alcuna percezione della propria funzione logistica per il Paese, comportandosi esclusivamente come un gabelliere". Eppure per superare il problema basterebbero alcune scelte mirate. Ecco quelle individuate da Federlogistica: "Per evitare che i porti nord europei aggrediscano ancora di più i nostri mercati occorrono risposte immediate che possono arrivare dal potenziamento del servizio ferroviario con riduzione di costi per tracce e manovre ferroviarie, dall' ampliamento delle fasce orarie per ingresso notturno e mattutino nei porti, dall' incremento della digitalizzazione e l' utilizzo di app a favore dell' autotrasporto e della logistica", dichiara Merlo. "Vanno attribuiti maggiori poteri ai presidenti delle AdSP (**Autorità** di **sistema** portuale) per fronteggiare le situazioni critiche e mettere in campo iniziative straordinarie", prosegue Merlo. "I pedaggi, da qui a quando non sarà tornata una minima situazione di normalità, dovrebbero essere affidati alle AdSp per avviare azioni immediate, con l' obiettivo di ridurre i disagi dell' autotrasporto e compensare la riduzione di tutte le tariffe portuali e ferroviarie affinché i clienti dei porti liguri non scelgano, in alternativa i nostri, gli scali stranieri. Questa misura sarebbe importante anche per 'riparare', pur se in minima parte, all' esclusione dei porti italiani dalle risorse previste dal Decreto Rilancio. Una 'dimenticanza' che aggraverà ulteriormente la situazione dello scalo di Genova", conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto.



Caos autostrade in Liguria, allarme Spediporto: "A rischio tutta l' economia del Nord Ovest"

Anche gli spedizionieri valutano un esposto in Procura per ottenere la rimozione dei cantieri: "I danni sono immensi, a rischio migliaia di posti di lavoro"

Genova. "A rischiare non è solo l' economia di **Genova** e della Liguria, ma anche buona parte dell' economia del Nord Ovest. E l' incapacità di servire l' industria italiana ha ripercussioni sulla capacità di reggere alla concorrenza di altri Paesi". Non ha paura di gonfiare i toni **Giampaolo Botta**, direttore generale di **Spediporto**, che insieme ad altre realtà del mondo produttivo legato al mare sta preparando una nuova dichiarazione di guerra nei confronti di Autostrade per la situazione drammatica della viabilità intorno al capoluogo di regione. " I danni sono immensi, non è facile quantificarli. Temiamo per il futuro di centinaia di lavoratori e di migliaia di aziende. Stiamo parlando di centinaia di milioni persi ogni giorno non solo dalle spedizioni, ma dall' intero comparto - spiega a **Genova24** il riferimento degli spedizionieri -. Nel momento in cui il traffico merci subisce pesanti conseguenze per le deviazioni di traffico e dall' altra parte la mobilità urbana e soffocata, è evidente che le perdite sono ingenti". Ancora presto dunque per parlare di numeri, ma ci sono delle certezze: la situazione che si è venuta a creare in Liguria avrà ripercussioni sensibili e la questione non verrà archiviata quando arriverà una parziale tregua dai cantieri. A dimostrarlo è il caso di **Cosco**, il colosso cinese dello shipping, che ai suoi clienti ha consigliato formalmente di non usare il **porto** di **Genova** dove regna un "caos mai visto prima" e ripiegare su scali alternativi in Italia. "Se sono arrivati a un gesto di questa importanza, vuol dire che valutano la questione come di grande importanza, se no non si muoverebbero così - commenta **Botta** -. È addirittura più lucida la riflessione degli stranieri che non la riflessione degli operatori locali. In Italia c' è meno consapevolezza del danno che questa situazione sta provocando all' intero Paese. Ed è anche un danno erariale, perché meno importazioni vuol dire meno incassi e meno entrate Iva. Oltre al danno la beffa". E così adesso, oltre alla richiesta danni e alla class action già avviata negli scorsi mesi, potrebbero partire altre iniziative. Tra cui un esposto alla magistratura, sulla falsariga di quanto ha fatto la Regione. "Stiamo valutando anche questa ipotesi insieme ad altre associazioni", conferma **Botta**. L' idea è quella di indurre i giudici a intervenire d' urgenza per sbloccare i cantieri "anche perché - osserva il direttore generale di **Spediporto** - ce ne sono decine vuoti. Perché mantenere le limitazioni se 5 sono operativi e 45 sono fermi? Noi chiediamo che a quel punto vengano rimossi". Un' emergenza che di fatto ha prolungato il lockdown e stroncato gli accenni di ripresa che stavano iniziando a intravedersi. "Sì, stroncato è il termine giusto - aggiunge **Botta** -. Il calo che abbiamo registrato è del 40% ad aprile e oltre il 20% a maggio. Il trend rimane preoccupante". A soffrire di più è la parte dei trasporti eccezionali, il cosiddetto settore dei project cargo, che da mesi hanno dovuto abbandonare la Liguria in favore del Nord Est per le limitazioni di carico sui viadotti. "Non è cosa da poco conto - conclude **Botta** -. Certamente il problema esisteva anche prima, ma a maggior ragione oggi è diventato impossibile raggiungere la Liguria".



Autostrade, 360 mila mq di onduline da smontare. Tomasi: "Dal 10 progressivo miglioramento"

Attivati 110 cantieri diurni e 80 notturni

Genova. Sono 360 mila i metri quadri di onduline da smontare nelle gallerie liguri, operazione che secondo il piano presentato dal Mit è da effettuare per completare le ispezioni nei tunnel. Un'operazione che potrebbe essere ripetuta ogni tre mesi nel caso l'attuale sistema di controllo venisse confermato. Questo il dato che emerge dal piano di lavori di Autostrade per l'Italia, che con i suoi 110 cantieri diurni e 80 notturni, in questi giorni sta lavorando giorno e notte per arrivare alla scadenza di fine mese imposta dal governo. Una quantità di lavoro che potrebbe mettere a serio rischio la richiesta di aprire due corsie per senso di marcia entro il 10 luglio, data fissata per il progressivo miglioramento della viabilità: entro questa data i cantieri più impattanti, cioè quelli che spesso sfociano nei ritardi delle riapertura mattutine, saranno terminati, mentre continueranno quello "fissi". L'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi, durante l'incontro di oggi a Genova con i vertici dell'**Autorità Portuale**, di Confindustria e della Camera di Commercio ha ricordato come "le modalità di ispezione attuate di concerto con il MIT, dallo scorso gennaio, e confermate dal dicastero stesso il 20 maggio, rappresentano il più avanzato standard del settore (basato sulle Linee Guida del "CETU", Le Centre d'Etudes Des Tunnels del governo francese, e in uso per la sorveglianza del Traforo del Monte Bianco), utilizzando le più avanzate tecnologie disponibili sul mercato". L'appuntamento di oggi era inteso per rafforzare il dialogo e il confronto con le realtà produttive del territorio. Nel corso degli incontri sono state esposte le difficoltà logistiche e i disagi che stanno interessando le categorie produttive in seguito alle attività di ispezione e manutenzione in corso sulla rete ligure per ottemperare alle nuove prescrizioni e tempistiche imposte lo scorso 29 maggio da parte delle strutture tecniche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'AD di ASPI ha confermato che il cronoprogramma di attività, nonostante l'estrema complessità, sarà attuato come prescritto dal MIT, chiarendo inoltre che le lavorazioni successive e la presenza di cantieri sulla rete potranno comportare una progressiva variazione delle condizioni di traffico a partire dal 10 luglio e, compatibilmente con le attività da svolgere, non prima della fine del mese. Nel corso dei confronti è stato inoltre rappresentata la fondamentale necessità che, per risolvere ed evitare il ripetersi dell'attuale situazione ligure, venga definita e approvata urgentemente una normativa univoca nazionale che chiarisca in modo definitivo e inequivocabile le modalità e i tempi di ispezione delle gallerie sul territorio italiano per tutti i gestori infrastrutturali. Questo approccio del resto era già stato delineato nelle linee guida diffuse dallo stesso MIT lo scorso 20 maggio. Linee guida che, se confermate in modo univoco dal MIT, potrebbero portare significativi benefici da subito. La chiarezza normativa in materia di ispezioni infatti è di rilevanza strategica per una corretta gestione delle infrastrutture e per una programmazione stabile e di medio-lungo periodo delle attività.



Liguria, autostrade in tilt. De Micheli: "Profondi ritardi, stasera decido sui controlli"

ANSA Si va da una "media" di 2 chilometri di coda, per esempio in A12 tra Nervi e Genova est, verso il capoluogo ligure, o in A10 tra Arenzano e il bivio con la A26 verso Genova, fino ai 4 chilometri di A7 tra Sampierdarena e il bivio con la A12 verso Milano. Ma la situazione più critica interessa da ore la A26 con 10 chilometri di incolonnamento tra Masone e l'intersezione con la A10 in direzione Voltri. È iniziato così il lunedì in Liguria, dove proseguono i disagi lungo la rete autostradale per i molteplici cantieri di ispezione e messa in sicurezza delle gallerie. Anche il traffico cittadino ha subito forti ripercussioni con rallentamenti, soprattutto nel ponente. Il ministro De Micheli: "Profondi ritardi, stasera decido sui controlli". "La Liguria ha più della metà delle gallerie presenti in tutto il sistema della viabilità italiana e nel tempo si sono accumulati pesanti e profondi ritardi nei controlli e nelle manutenzioni". Lo ha detto il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Paola De Micheli, a margine di una conferenza stampa alla stazione alta velocità 'Mediopadana' di Reggio Emilia, rispondendo alle domande sulle polemiche relative alla gestione della rete autostradale ligure. "Stasera - ha aggiunto -, prima del

Consiglio dei ministri, prenderò una decisione sui controlli della rete autostradale in Liguria". Il governatore Toti: "Liguria ostaggio della guerra Governo-Aspi. "La Liguria non può restare ostaggio di una guerra" tra Governo e Aspi "che dura dal giorno dopo il crollo del ponte Morandi". Così il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti ad Agorà su Rai 3 invita il Governo a prendere una decisione sulla revoca della concessione ad Aspi. "Il giudizio politico per un esponente di Governo vuol dire un'azione conseguente. Se si ritiene che Aspi non abbia più i criteri di affidabilità per gestire la rete autostradale e c'è una mancanza di fiducia da parte del Governo è legittimo, ma si ritiri la concessione e si affidi a qualcun altro". Confrtrasporto: "Porti liguri in tilt". "La gravissima situazione della viabilità in Liguria è destinata purtroppo a durare per settimane. Ma le polemiche improduttive non servono a nulla. L'imperativo ora è scongiurare la 'fuga' del traffico merci e passeggeri dai porti liguri, a vantaggio degli scali stranieri". Lo afferma Federlogistica-Confrtrasporto, lanciando un appello e le proposte per quello che è il principale sistema portuale italiano. "Il sistema portuale ligure rappresenta quasi il 50% del traffico container di destinazione finale, motore indispensabile per le attività di export delle imprese del nord ed è il primo sistema portuale per il crocierismo, settore che deve essere messo subito in condizione di ripartire", avverte il presidente della Federazione della logistica, Luigi Merlo. "Negli ultimi 20 anni i tre porti liguri sono cresciuti tantissimo mentre la viabilità non solo non è accresciuta, ma è peggiorata", afferma il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, sostenendo che la gestione passata di Autostrade per l'Italia è stata "inadeguata". Federlogistica indica la necessità di scelte mirate: "Per evitare che i porti nord europei aggrediscano ancor di più i nostri mercati occorrono risposte immediate che possono arrivare dal potenziamento del servizio ferroviario con riduzione di costi per tracce e manovre ferroviarie, dall'ampliamento delle fasce orarie per ingresso notturno e mattutino nei porti, dall'incremento della digitalizzazione e l'utilizzo di app a favore dell'autotrasporto e della logistica", dichiara Merlo. Inoltre, prosegue, "i pedaggi, da qui a quando non sarà tornata una minima situazione di normalità, dovrebbero essere affidati alle Adsp (Autorità di sistema portuale) per avviare azioni immediate, con l'obiettivo di ridurre i disagi dell'autotrasporto e compensare la riduzione di tutte le tariffe portuali e ferroviarie affinché i clienti dei porti liguri non scelgano gli scali stranieri. Questa misura sarebbe importante anche per 'riparare', pur se in minima parte, all'esclusione dei porti italiani dalle risorse previste dal decreto





Huffington Post

Genova, Voltri

Una dimenticanza che aggraverà ulteriormente la situazione dello scalo di Genova", conclude il presidente di Federlogistica-Conftrasporto.

Luigi Merlo: porti liguri in tilt

Redazione

ROMA I porti liguri sono in tilt e la gravissima situazione della viabilità in Liguria è destinata purtroppo a durare per settimane. Ma le polemiche improduttive non servono a nulla. L'imperativo ora è scongiurare la fuga' del traffico merci e passeggeri dai porti liguri, a vantaggio degli scali stranieri. Di qui l'appello e le proposte di Federlogistica-Confrtrasporto per quello che è il principale sistema portuale italiano. Il presidente della Federazione della logistica Luigi Merlo punta il dito verso chi, recriminando, non ha fatto nulla per risolvere la situazione, anzi. Tra questi ci sono coloro che hanno fatto di tutto per bloccare il Terzo valico e anche coloro che si oppongono alla Gronda, accusa Merlo. Il sistema portuale ligure rappresenta quasi il 50% del traffico container di destinazione finale, motore indispensabile per le attività di export delle imprese del nord ed è il primo sistema portuale per il crocierismo, settore che deve essere messo subito in condizione di ripartire, avverte Merlo. Negli ultimi 20 anni i tre porti liguri sono cresciuti tantissimo mentre la viabilità non solo non è accresciuta, ma è peggiorata afferma il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto. Questo è dovuto al fatto che la gestione passata di Autostrade per l'Italia, oltre a essere stata assolutamente inadeguata dal punto di vista degli investimenti, ha scontato il prezzo di non avere alcuna percezione della propria funzione logistica per il Paese, comportandosi esclusivamente come un gabelliere. Eppure per superare il problema basterebbero alcune scelte mirate. Ecco quelle individuate da Federlogistica: Per evitare che i porti nord europei aggrediscano ancora di più i nostri mercati occorrono risposte immediate che possono arrivare dal potenziamento del servizio ferroviario con riduzione di costi per tracce e manovre ferroviarie, dall'ampliamento delle fasce orarie per ingresso notturno e mattutino nei porti, dall'incremento della digitalizzazione e l'utilizzo di app a favore dell'autotrasporto e della logistica, dichiara Merlo. Vanno attribuiti maggiori poteri ai presidenti delle **AdSp** per fronteggiare le situazioni critiche e mettere in campo iniziative straordinarie, prosegue Merlo. I pedaggi, da qui a quando non sarà tornata una minima situazione di normalità, dovrebbero essere affidati alle **AdSp** per avviare azioni immediate, con l'obiettivo di ridurre i disagi dell'autotrasporto e compensare la riduzione di tutte le tariffe portuali e ferroviarie affinché i clienti dei porti liguri non scelgano, in alternativa i nostri, gli scali stranieri. Questa misura sarebbe importante anche per riparare', pur se in minima parte, all'esclusione dei porti italiani dalle risorse previste dal Decreto Rilancio. Una dimenticanza' che aggraverà ulteriormente la situazione dello scalo di Genova, conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto.



Merlo: "Porti liguri paralizzati? E' anche colpa di chi non vuole la Gronda"

Milano - La gravissima situazione della viabilità in Liguria è destinata purtroppo a durare per settimane. Ma le polemiche improduttive non servono a nulla. L' imperativo ora è scongiurare la 'fuga' del traffico merci e passeggeri dai porti liguri, a vantaggio degli scali stranieri. E' l' appello di Federlogistica-Confrtrasporto per il principale **sistema** portuale italiano. Il presidente della Federazione della logistica Luigi Merlo punta il dito verso chi, recriminando, non ha fatto nulla per risolvere la situazione, anzi. 'Tra questi ci sono coloro che hanno fatto di tutto per bloccare il Terzo valico e anche coloro che si oppongono alla Gronda', accusa Merlo. 'Il **sistema** portuale ligure rappresenta quasi il 50% del traffico container di destinazione finale, motore indispensabile per le attività di export delle imprese del nord ed è il primo **sistema** portuale per il crocierismo, settore che deve essere messo subito in condizione di ripartire', avverte Merlo. 'Negli ultimi 20 anni i tre porti liguri sono cresciuti tantissimo mentre la viabilità non solo non è accresciuta, ma è peggiorata - afferma il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto - Questo è dovuto al fatto che la gestione passata di Autostrade per l' Italia, oltre a essere stata assolutamente inadeguata dal punto di vista degli investimenti, ha scontato il prezzo di non avere alcuna percezione della propria funzione logistica per il Paese, comportandosi esclusivamente come un gabelliere '. Eppure per superare il problema basterebbero alcune scelte mirate. Ecco quelle individuate da Federlogistica: 'Per evitare che i porti nord europei aggrediscano ancora di più i nostri mercati occorrono risposte immediate che possono arrivare dal potenziamento del servizio ferroviario con riduzione di costi per tracce e manovre ferroviarie, dall' ampliamento delle fasce orarie per ingresso notturno e mattutino nei porti, dall' incremento della digitalizzazione e l' utilizzo di app a favore dell' autotrasporto e della logistica', dichiara Merlo. 'Vanno attribuiti maggiori poteri ai presidenti delle AdSP (**Autorità** di **sistema** portuale) per fronteggiare le situazioni critiche e mettere in campo iniziative straordinarie', prosegue Merlo. 'I pedaggi , da qui a quando non sarà tornata una minima situazione di normalità, dovrebbero essere affidati alle AdSp per avviare azioni immediate, con l' obiettivo di ridurre i disagi dell' autotrasporto e compensare la riduzione di tutte le tariffe portuali e ferroviarie affinché i clienti dei porti liguri non scelgano, in alternativa i nostri, gli scali stranieri. Questa misura sarebbe importante anche per 'riparare', pur se in minima parte, all' esclusione dei porti italiani dalle risorse previste dal Decreto Rilancio. Una 'dimenticanza' che aggraverà ulteriormente la situazione dello scalo di Genova', conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto.

informatica
 Non è alcuni partner selezionati utilizzare i social e i messaggi simili come specificato nella pagina politica.
 Per informazioni sul servizio di notifica push, o per altre informazioni, prego scrivere la mail di questa pagina, interagendo con un link o un pulsante di cui fuori di questa informativa o cliccando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

Merlo: "Porti liguri paralizzati? E' anche colpa di chi non vuole la Gronda"

DI LUIGIO BISI - Reuters

Milano - La gravissima situazione della viabilità in Liguria è destinata purtroppo a durare per settimane. Ma le polemiche improduttive non servono a nulla. L'imperativo ora è scongiurare la 'fuga' del traffico merci e passeggeri dai porti liguri, a vantaggio degli scali stranieri. E' l'appello di Federlogistica-Confrtrasporto per il principale sistema portuale italiano. Il presidente della Federazione della logistica Luigi Merlo punta il dito verso chi, recriminando, non ha fatto nulla per risolvere la situazione, anzi. 'Tra questi ci sono coloro che hanno fatto di tutto per bloccare il Terzo valico e anche coloro che si oppongono alla Gronda', accusa Merlo. 'Il sistema portuale ligure rappresenta quasi il 50% del traffico container di destinazione finale, motore indispensabile per le attività di export delle imprese del nord ed è il primo sistema portuale per il crocierismo, settore che deve essere messo subito in condizione di ripartire', avverte Merlo. 'Negli ultimi 20 anni i tre porti liguri sono cresciuti tantissimo mentre la viabilità non solo non è accresciuta, ma è peggiorata - afferma il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto - Questo è dovuto al fatto che la gestione passata di Autostrade per l' Italia, oltre a essere stata assolutamente inadeguata dal punto di vista degli investimenti, ha scontato il prezzo di non avere alcuna percezione della propria funzione logistica per il Paese, comportandosi esclusivamente come un gabelliere '. Eppure per superare il problema basterebbero alcune scelte mirate. Ecco quelle individuate da Federlogistica: 'Per evitare che i porti nord europei aggrediscano ancora di più i nostri mercati occorrono risposte immediate che possono arrivare dal potenziamento del servizio ferroviario con riduzione di costi per tracce e manovre ferroviarie, dall' ampliamento delle fasce orarie per ingresso notturno e mattutino nei porti, dall' incremento della digitalizzazione e l' utilizzo di app a favore dell' autotrasporto e della logistica', dichiara Merlo. 'Vanno attribuiti maggiori poteri ai presidenti delle AdSP (Autorità di sistema portuale) per fronteggiare le situazioni critiche e mettere in campo iniziative straordinarie', prosegue Merlo. 'I pedaggi , da qui a quando non sarà tornata una minima situazione di normalità, dovrebbero essere affidati alle AdSp per avviare azioni immediate, con l' obiettivo di ridurre i disagi dell' autotrasporto e compensare la riduzione di tutte le tariffe portuali e ferroviarie affinché i clienti dei porti liguri non scelgano, in alternativa i nostri, gli scali stranieri. Questa misura sarebbe importante anche per 'riparare', pur se in minima parte, all' esclusione dei porti italiani dalle risorse previste dal Decreto Rilancio. Una 'dimenticanza' che aggraverà ulteriormente la situazione dello scalo di Genova', conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto.

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

Da questo

Becce: "Sospensione dei canoni, il MIT ascolti i terminalisti. L' art. 199 così non va, troppe incertezze per le AdSP"

VITO DE CEGLIA

'Ci sono 3 miliardi per Alitalia, 200 milioni per le Ferrovie dello Stato, 140 milioni per i monopattini e solo 10 milioni per i porti. Per tutti i porti, non per ogni singolo porto. Questo sia chiaro, perché in merito nei giorni scorsi c' è stata un po' di confusione. Se fosse stato il contrario, il **sistema** portuale italiano avrebbe beneficiato di una potenza di fuoco da 150 milioni di euro per la riduzione temporanea e parziale dei canoni concessori. Il gettito totale è di 170 milioni, troppa grazia'. Luca Becce, presidente di Assiterminal , la principale associazione italiana dei terminalisti portuali, è un fiume in piena perché considera un' elemosina quei 10 milioni assegnati ai porti nel DL Rilancio . Nasce da qui la sua provocazione di ieri nei confronti del Ministero dei Trasporti (MIT) di 'tenersi quei soldi per destinarli al bonus monopattini, visto che il governo ci crede molto'. A 24 ore dal suo sfogo e dopo il confronto a distanza di oggi con il MIT , Becce prova a guardare avanti: 'Abbiamo ripetuto le nostre richieste in favore delle imprese concessionarie dei terminal ex art. 18, delle imprese autorizzate ex art. 16 e delle attività gestite dalle Stazioni Marittime art. 30'. Quali sono? 'Le nostre richieste

riguardano la riduzione temporanea e parziale dei canoni concessori. Avevano anche illustrato al MIT un criterio: cioè, di rendere questa riduzione uniforme su tutto il territorio nazionale e proporzionale all' oggettivo calo della movimentazione di volumi che i rispettivi concessionari hanno subito. Per cui chi ha smesso di lavorare come le crociere dovrebbe avere, secondo noi, un azzeramento totale dei canoni. Chi ha avuto il 30% in meno di traffico dovrebbe avere una riduzione simile e così via. E' un criterio che non si presta a nessun tipo di forzatura perché parliamo di numeri oggettivi, che arrivano direttamente dalle **Autorità di Sistema** Portuale (AdSP): gli unici soggetti che sono nelle condizioni di avere ogni mese la reportistica dettagliata sui volumi movimentati dai rispettivi terminal'. Dal ministero sostengono che la norma così com' è scritta, dopo il processo emendativo dell' art. 199 del DL Rilancio, consenta a tutti i presidenti delle AdSP di utilizzare gli avanzi amministrativi per intervenire sui canoni concessori. Che cos' è che non va? 'A Livorno dicono che bisogna fare pace con il cervello. Sono i presidenti di AdSP, per primi, a sostenere che quel passaggio normativo non sia chiaro. Quindi, se non il MIT non correggerà il tiro con un' indicazione esplicita e chiara sulla materia, molti di loro difficilmente si esporranno. A maggior ragione, vista l' aria che tira sui porti italiani dopo i casi di Trieste e di Venezia. Detto questo, ribadisco che se è vero, come sostiene il MIT, che le riserve messe a bilancio nel 2019 hanno una capienza sufficiente per dare una risposta positiva a questa sacrosanta istanza dei terminalisti portuali, il ministero lo dica e inviti esplicitamente i presidenti di AdSP ad utilizzare i fondi per questo fine'. A questo punto, quali sono i passaggi successivi? 'Stiamo cercando di capire, a saldi invariati, senza chiedere alcuna modifica delle dotazioni economiche, se è possibile rendere inequivoca ed esplicita questa indicazione da parte dei presidenti delle AdSP. Abbiamo fatto un passaggio in più assegnando ad un nostro tecnico l' incarico di studiare nel merito la formulazione dell' art. 199. Entro stasera, o al massimo domani mattina, dovrebbe dirci se lo stesso articolo, così formulato, sia chiaro oppure no. Nel caso non lo fosse, in che modo intervenire per migliorarlo'. Ma queste 'riserve economiche' ci sono oppure no? 'Diciamo che alcune AdSP le hanno, e altre no. Per questo motivo, avevamo anche proposto al MIT di creare un Fondo perequativo per i porti, l' unico strumento in grado



Becce: "Sospensione dei canoni, il MIT ascolti i terminalisti. L'art. 199 così non va, troppe incertezze per le AdSP"

04 LUGLIO 2020 - Vito De Ceglia



"C i sono 3 miliardi per Alitalia, 200 milioni per le Ferrovie dello Stato, 140 milioni per i monopattini e solo 10 milioni per i porti. Per tutti i porti, non per ogni singolo porto. Questo sia chiaro, perché in merito nei giorni scorsi c'è stata un po' di confusione. Se fosse stato il contrario, il sistema portuale italiano avrebbe beneficiato di una potenza di fuoco da 150 milioni di euro per la riduzione temporanea e parziale dei canoni concessori. Il gettito totale è di 170 milioni, troppa grazia".

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)

di esprimere un principio solidaristico. Tradotto: chi ha di più mette a disposizione i suoi fondi per chi ha di meno. Nel contempo però, avevamo proposto con forza che fosse una regia centrale ad indicare in modo uniforme, e questo è favorito dalla presenza del Fondo, come vanno applicate le



Ship Mag

Genova, Voltri

revisioni temporanee e parziali dei canoni per non rischiare di inficiare la concorrenza tra i porti, visto che stiamo parlando di milioni di euro'. E' ottimista che le vostre richieste vengano accolte? 'Non sono né ottimista né pessimista, sono solo molto arrabbiato'

Shipping Italy

Genova, Voltri

Caos autostrade: "Dirottare i pedaggi nelle casse delle AdSP"

Le interminabili code che rendono difficile se non impossibile la viabilità in Liguria preoccupano il trasporto merci. Una voce che si leva forte e chiara è quella di Federlogistica-Confrtrasporto, allarmata per il principale **sistema** portuale italiano. 'La gravissima situazione della viabilità in Liguria è destinata purtroppo a durare per settimane. Ma le polemiche improduttive non servono a nulla. L' imperativo ora è scongiurare la fuga del traffico merci e passeggeri dai porti liguri, a vantaggio degli scali stranieri'. Con porti liguri in tilt e zero risorse dal decreto Rilancio, in sostanza, secondo Federlogistica gli scali nord europei ringraziano l' Italia. Per questo il presidente della federazione della logistica, Luigi Merlo, punta il dito verso chi, recriminando, non ha fatto nulla per risolvere la situazione, anzi. 'Tra questi ci sono coloro che hanno fatto di tutto per bloccare il Terzo Valico e anche coloro che si oppongono alla gronda' accusa Merlo. Il **sistema** portuale ligure, sostiene Merlo, 'rappresenta quasi il 50% del traffico container di destinazione finale, motore indispensabile per le attività di export delle imprese del nord ed è il primo **sistema** portuale per il crocierismo, settore che deve essere messo subito in condizione di ripartire'. Negli ultimi vent' anni, sottolinea il presidente, i tre porti liguri sono cresciuti tantissimo mentre la viabilità non solo non è cresciuta ma è peggiorata. 'Questo è dovuto al fatto che la gestione passata di Autostrade per l' Italia, oltre a essere stata assolutamente inadeguata dal punto di vista degli investimenti, ha scontato il prezzo di non avere alcuna percezione della propria funzione logistica per il Paese, comportandosi esclusivamente come un gabelliere' spiega Merlo. Eppure per superare il problema basterebbero alcune scelte mirate, secondo Federlogistica. 'Per evitare che i porti nord europei aggrediscano ancora di più i nostri mercati occorrono risposte immediate che possono arrivare dal potenziamento del servizio ferroviario con riduzione di costi per tracce e manovre ferroviarie, dall' ampliamento delle fasce orarie per ingresso notturno e mattutino nei porti, dall' incremento della digitalizzazione e l' utilizzo di app a favore dell' autotrasporto e della logistica', prosegue Merlo. Secondo il presidente, vanno attribuiti maggiori poteri ai presidenti delle AdSP, le **Autorità** di **sistema** portuale, per fronteggiare le situazioni critiche e mettere in campo iniziative straordinarie. 'I pedaggi, da qui a quando non sarà tornata una minima situazione di normalità, dovrebbero essere affidati alle AdSp per avviare azioni immediate - spiega Merlo - L' obiettivo deve essere quello di ridurre i disagi dell' autotrasporto e compensare la riduzione di tutte le tariffe portuali e ferroviarie affinché i clienti dei porti liguri non scelgano, in alternativa i nostri, gli scali stranieri. Questa misura - conclude il presidente Federlogistica-Confrtrasporto - sarebbe importante anche per riparare, pur se in minima parte, all' esclusione dei porti italiani dalle risorse previste dal decreto Rilancio. Una dimenticanza che aggraverà ulteriormente la situazione dello scalo di Genova.



Le interminabili code che rendono difficile se non impossibile la viabilità in Liguria preoccupano il trasporto merci. Una voce che si leva forte e chiara è quella di Federlogistica-Confrtrasporto, allarmata per il principale sistema portuale italiano. 'La gravissima situazione della viabilità in Liguria è destinata purtroppo a durare per settimane. Ma le

Shipping Italy

Genova, Voltri

Un' altra nave ro-ro noleggiata da Gnv per la Genova-Palermo

Non sarà solo una ma due, come preannunciato la scorsa settimana da SHIPPING ITALY, le navi ro-ro cargo noleggiate da Grandi Navi Veloci per i prossimi mesi fra Liguria e Sicilia. Secondo indiscrezioni che trovano conferma dalla posizione attuale dell' unità in questione a ridosso del porto di Genova, dopo la Caroline Russ anche la Elisabeth Russ navigherà al servizio della compagnia genovese controllata da Marininvest (Gruppo Msc). Oltre alla prima unità che presta già servizio sul collegamento fra Genova e Palermo, anche questa seconda nave destinata a essere impiegata per liberare capacità di stiva dalle navi ro-pax di Gnv fra Genova e Palermo. Come per la sua gemella, anche per la nave ro-ro Elisabeth Russ il noleggio dovrebbe durare pochi mesi (fino a fine estate) e la rata di nolo giornaliera sarebbe nell' ordine dei 6.000 euro. Entrambe le navi garantiscono una capacità di stiva per il trasporto di rotabili pari a circa 1.620 metri lineari ciascuna.



Non sarà solo una ma due, come preannunciato la scorsa settimana da SHIPPING ITALY, le navi ro-ro cargo noleggiate da Grandi Navi Veloci per i prossimi mesi fra Liguria e Sicilia.
 Secondo indiscrezioni che trovano conferma dalla posizione attuale

Economia Trasporti

Autostrade, Genova: AD Tomasi incontra vertici Autorità Portuale, Confindustria e Camera Commercio

Piena volontà di collaborare con categorie produttive

(Teleborsa) - L' Amministratore delegato di Autostrade per l' Italia, Roberto Tomasi, ha incontrato oggi, lunedì 6 luglio, a Genova i vertici dell' A utorità **Portuale**, di Confindustria e della Camera di Commercio per rafforzare il dialogo e il confronto con le realtà produttive del territorio. Nel corso degli incontri sono state esposte le difficoltà logistiche e i disagi che stanno interessando le categorie produttive in seguito alle attività di ispezione e manutenzione in corso sulla rete ligure per ottemperare alle nuove prescrizioni e tempistiche imposte lo scorso 29 maggio da parte delle strutture tecniche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L' AD di ASPI - si legge nella nota - ha confermato che il cronoprogramma di attività , nonostante l' estrema complessità, sarà attuato come prescritto dal MIT, chiarendo inoltre che le lavorazioni successive e la presenza di cantieri sulla rete potranno comportare una progressiva variazione delle condizioni di traffico a partire dal 10 luglio e, compatibilmente con le attività da svolgere, non prima della fine del mese. Nel corso dei confronti è stato inoltre rappresentata la fondamentale necessità che, per risolvere ed evitare il ripetersi dell' attuale situazione ligure, venga definita e approvata urgentemente una normativa univoca nazionale che chiarisca in modo definitivo e inequivocabile le modalità e i tempi di ispezione delle gallerie sul territorio italiano per tutti i gestori infrastrutturali. Questo approccio del resto era già stato delineato nelle linee guida diffuse dallo stesso MIT lo scorso 20 maggio. Linee guida che, se confermate in modo univoco dal MIT, potrebbero portare significativi benefici da subito. La chiarezza normativa in materia di ispezioni infatti è di rilevanza strategica per una corretta gestione delle infrastrutture e per una programmazione stabile e di medio-lungo periodo delle attività. Tomasi ha infine sottolineato che le modalità di ispezione attuate di concerto con il MIT, dallo scorso gennaio, e confermate dal dicastero stesso il 20 maggio, rappresentano il più avanzato standard del settore (basato sulle Linee Guida del "CETU" , Le Centre d' Etudes Des Tunnels del Governo francese, e in uso per la sorveglianza del Traforo del Monte Bianco), utilizzando le più avanzate tecnologie disponibili sul mercato. L' AD, conclude la nota, ha infine dato "la più ampia disponibilità a mantenere un raccordo stabile e continuativo con le categorie produttive liguri".



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Liguria sotto scacco, Aspi: "Decisioni del Mit, noi le rispetteremo"

Genova - L' amministratore delegato di Autostrade per l' Italia, Roberto Tomasi, ha incontrato oggi a Genova i vertici dell' **Autorità Portuale**, di Confindustria e della Camera di Commercio «per rafforzare il dialogo e il confronto con le realtà produttive del territorio» anche in relazione ai disagi sulla rete della viabilità. L' amministratore di Aspi ha confermato «che il cronoprogramma di attività, nonostante l' estrema complessità, sarà attuato come prescritto dal Mit» e ha informato che «le lavorazioni successive e la presenza di cantieri sulla rete potranno comportare una progressiva variazione delle condizioni di traffico a partire dal 10 luglio e, compatibilmente con le attività da svolgere, non prima della fine del mese». Autostrade, inoltre, al fine di risolvere ed evitare il ripetersi dei problemi di viabilità chiede «urgentemente una normativa univoca nazionale che chiarisca in modo definitivo e inequivocabile le modalità e i tempi di ispezione delle gallerie sul territorio italiano per tutti i gestori infrastrutturali».



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Merlo (Federlogistica): "Liguria intrappolata, evitiamo che la merce vada all'estero"

Genova - La gravissima situazione della viabilità in Liguria è destinata purtroppo a durare per settimane. Ma le polemiche improduttive non servono a nulla. L' imperativo ora è scongiurare la fuga del traffico merci e passeggeri dai porti liguri, a vantaggio degli scali stranieri. Di qui l' appello e le proposte di Federlogistica-Confrtrasporto per quello che è il principale **sistema** portuale italiano. Il presidente della Federazione della logistica Luigi Merlo punta il dito verso chi, recriminando, non ha fatto nulla per risolvere la situazione, anzi. «Tra questi ci sono coloro che hanno fatto di tutto per bloccare il Terzo valico e anche coloro che si oppongono alla Gronda», accusa Merlo. «Il **sistema** portuale ligure rappresenta quasi il 50% del traffico container di destinazione finale, motore indispensabile per le attività di export delle imprese del nord ed è il primo **sistema** portuale per il crocierismo, settore che deve essere messo subito in condizione di ripartire», avverte Merlo. «Negli ultimi 20 anni i tre porti liguri sono cresciuti tantissimo mentre la viabilità non solo non è accresciuta, ma è peggiorata - afferma il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto - Questo è dovuto al fatto che la gestione passata di Autostrade per l' Italia, oltre a essere stata assolutamente inadeguata dal punto di vista degli investimenti, ha scontato il prezzo di non avere alcuna percezione della propria funzione logistica per il Paese, comportandosi esclusivamente come un gabelliere». Eppure per superare il problema basterebbero alcune scelte mirate. Ecco quelle individuate da Federlogistica: «Per evitare che i porti nord europei aggrediscano ancora di più i nostri mercati occorrono risposte immediate che possono arrivare dal potenziamento del servizio ferroviario con riduzione di costi per tracce e manovre ferroviarie, dall' ampliamento delle fasce orarie per ingresso notturno e mattutino nei porti, dall' incremento della digitalizzazione e l' utilizzo di app a favore dell' autotrasporto e della logistica», dichiara Merlo. «Vanno attribuiti maggiori poteri ai presidenti delle AdSP (**Autorità** di **sistema** portuale) per fronteggiare le situazioni critiche e mettere in campo iniziative straordinarie», prosegue Merlo. «I pedaggi, da qui a quando non sarà tornata una minima situazione di normalità, dovrebbero essere affidati alle AdSp per avviare azioni immediate, con l' obiettivo di ridurre i disagi dell' autotrasporto e compensare la riduzione di tutte le tariffe portuali e ferroviarie affinché i clienti dei porti liguri non scelgano, in alternativa i nostri, gli scali stranieri. Questa misura sarebbe importante anche per riparare, pur se in minima parte, all' esclusione dei porti italiani dalle risorse previste dal Decreto Rilancio. Una 'dimenticanza che aggraverà ulteriormente la situazione dello scalo di Genova», conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il processo bis in corso alla Fiera sulla strage in cui morirono 9 persone Nel mirino anche gli ex vertici del porto e superdirigenti ministeriali

Torre Piloti, affondo del pm 'Per il progetto pericoloso vanno condannati in 11'

Marco Grasso Per la Procura, una parte della tragedia della Torre Piloti È di responsabilità di chi decise il posizionamento dell' edificio a filo banchina; e di chi, successivamente, mandò il personale a lavorare in quella struttura senza porsi il problema della sicurezza in caso d' incidenti. Per questo, sostiene il pubblico ministero Walter Cotugno, vanno condannati undici dei dodici imputati del processo: l' ex commissario del Comitato autonomo portuale Fabio Capocaccia, e gli ex dirigenti dell' ente Angelo Spaggiari e Paolo Grimaldi; il presidente e il membro della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, Ugo Tomasicchio e Mario Como. Come datori di lavoro: l' ufficiale della Capitaneria Paolo Tallone; Giovanni Lettich e Sergio Morini per la corporazione Piloti; e Gregorio Gavarone e Roberto Matzedda (Rimorchiatori riuniti). Il magistrato ha invece annunciato di voler chiedere l' assoluzione per Edoardo Praino, ex funzionario del Cap il cui apporto nella vicenda, secondo quanto ricostruito, sarebbe stato marginale. Tra oggi e domani il pm formalizzerà anche il dettaglio delle richieste di condanna. 'NON SAPEVO DOVE FOSSE» Tutto il processo ruota intorno a due concetti: la

«prevedibilità» e la «prevenibilità» del disastro. Due condizioni che, nel teorema della pubblica accusa, sono dimostrate da uno snodo cruciale: l' audizione di uno degli imputati, Fabio Capocaccia, ex commissario del Cap (Consorzio Autonomo Portuale, ente predecessore dell' Autorità Portuale). Una testimonianza fondamentale per due ragioni: la prima È che Capocaccia, commissario dell' ente che costruì il progetto, ha raccontato di «non essersi reso conto fino a questo interrogatorio della posizione della Torre Piloti». Questa prima dichiarazione apre la strada alla seconda: «Se avessi saputo che non c' erano protezioni, mi sarei attivato». E ancora: «Ero convinto che sarebbe stata arretrata di un metro per evitare gli urti». Queste affermazioni sono per il pm una delle prove più importanti di tutta la vicenda: «In questo passaggio surreale, non l' unico - ricorda Cotugno - Capocaccia dice di fatto che non solo non sapeva dove fosse la Torre al momento della progettazione. Ma che non se n' È accorto nemmeno dopo che È stata colpita dalla Jolly Nero, con tutto il battage mediatico e giudiziario che ne È conseguito. Capocaccia firmò tra gli altri documenti il capitolato speciale dell' opera. Sono dichiarazioni scarsamente credibili». LE DIFFORMITÀ TRA GLI STUDI A questo colpo di scena, tuttavia, se n' È aggiunto un altro. Nel corso del dibattimento, infatti, È emerso che il progetto esecutivo ha modificato il disegno iniziale della Torre (firmato originariamente da Grimaldi e Spaggiari): la versione definitiva dell' edificio È stata costruita con materiali sostanzialmente meno robusti e con una logica votata al risparmio. Ad affermarlo È una consulenza di parte firmata dall' ingegnere Donatella Mascia, docente di costruzioni navali. I documenti di questo progetto bis, peraltro, non sono più reperibili presso l' Autorità Portuale. Ma questo non È l' unico paradosso che rischia di innescare la scoperta delle difformità progettuali. Il firmatario del progetto esecutivo È Bruno Ballerini, ex capo dell' ufficio tecnico dell' Ente porto e successivamente progettista dell' impresa che si aggiudicò l' opera, la Lombardi ni: Ballerini È stato prosciolto in fase d' indagini preliminari, insieme al collaudatore Giorgio Mozzo. Insomma, non È chiaro se quelle variazioni avrebbero potuto influire in modo diverso in questa vicenda. E se in assenza di modifiche (che riguardano anche palificazioni e fondamenta) la Torre Piloti avrebbe potuto reggere lo schianto. Se però così fosse, gli autori della variante non sono più nel processo. La strage





Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Piloti risale alla notte del 7 maggio 2013 quando il cargo Jolly Nero, della compagnia Messina, urtò contro il molo durante una manovra in uscita, e uccise nove delle persone che stavano lavorando dentro alla torre di controllo. Nell'incidente persero la vita i militari della Capitaneria Francesco Cetrola, 38 anni, Marco de Candussio, 39, Daniele Fratantonio, 30, Giovanni Iacoviello, 35, Davide Morella, 33, Giuseppe Tusa, 30; il pilota Michele Robazza, 44, gli operatori radio dei rimorchiatori Sergio Basso, 50, Maurizio Potenza, 50.

l'indagine

Porto, inchiesta su sicurezza edifici a filo di banchina

Uno stralcio della Torre Piloti bis, dopo la consulenza di alcune delle difese La procura vuole verificare gli eventuali rischi derivanti dalle manovre delle navi

di Giuseppe Filetto e Marco Preve Un'indagine stralcio sulle condizioni di sicurezza relative a una serie di edifici costruiti quasi a limite delle banchine nel porto di Genova. Tra questi anche la caserma della Guardia di Finanza a Molo Giano e la stessa Stazione Marittima di Ponte dei Mille. La tragedia della Torre Piloti, abbattuta il 7 maggio del 2013 dalla nave Jolly Nero della compagnia Messina genera un nuovo filone d'inchiesta. Dopo quello principale sugli errori di manovra e le avarie costate la vita a nove persone - in primo e secondo grado sono stati condannati i vertici dell'equipaggio - la procura ha avviato altre inchieste. Ad esempio quella, ancora in corso, che ipotizza false certificazioni per le navi di diverse compagnie. Ma soprattutto, per ciò che qui rileva, quella attualmente a processo, soprannominata Torre Piloti bis. Al banco degli imputati 12 persone e due società. L'accusa, sostenuta dal pm Walter Cotugno, che in questi giorni sta concludendo la sua requisitoria, è così riassumibile: a metà anni '90 quando si progettò la Torre (ma Repubblica nei giorni scorsi ha raccontato che nel dibattito è emerso come il progetto esecutivo fu trasformato rispetto a quello di

massima), per una serie di gravi negligenze non si considerò che in quella posizione e senza protezioni a mare il manufatto sarebbe stato esposto a possibili urti. Tesi respinta dalle difese che hanno spiegato come all'epoca fossero state rispettate da tutti i soggetti - genovesi e romani - le normative previste e senza negli anni successivi mai nessun soggetto operante in porto o nella stessa Torre avesse sollevato dubbi formali riguardo alla sicurezza. Ma c'è di più nella consulenza dell'ingegnere Donatella Mascia, per le difese di Paolo Grimaldi, Angelo Spaggiari, e Fabio Capocaccia (avvocati Sabrina Franzone, Giuseppe Sciacchitano ed Enrico Scopesi): la docente universitaria titolare della cattedra di costruzioni navali evidenzia una serie di edifici con una collocazione simile a quella della Torre Piloti e quindi potenzialmente a rischio di collisione. Le situazioni sono diverse e, per alcuni aspetti, clamorose: una è la caserma della Guardia di Finanza a Molo Giano, poco distante dal punto in cui sorgeva la Torre crollata; le palazzine ex Selom ed ex Arredamenti Porto a Calata Gadda; le officine ex Oarn ai bacini di carenaggio; il capannone a calata Giaccone e poi la stessa Stazione Marittima a Ponte dei Mille. Tutte strutture quasi a filo di banchina e situate in luoghi in cui avvengono manovre ed evoluzioni come quella compiuta dalla Jolly Nero sette anni fa. Per le palazzine di calata Gadda Mascia ha realizzato una simulazione in scala con una nave da crociera in manovra a poca distanza. E una analoga simulazione è stata fatta per la caserma della finanza utilizzando nel modello la Jolly Nero. La conclusione, per entrambi i casi, è che in caso di una situazione simile a quella verificatasi nel 2013 sulla nave Messina le conseguenze sarebbero devastanti. Ma la tesi delle difese è che i porti sono per definizione luoghi di lavoro e con un livello insito di pericolosità e quanto avvenuto a bordo della Jolly è un evento assolutamente eccezionale ed imprevedibile. E d'altra parte dal 2013 il Ministero non ha mai ritenuto di dover intervenire con nuove disposizioni in materia. Il sostituto procuratore Cotugno ha comunque deciso di verificare queste ed altre situazioni ed ha



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

affidato ai finanziari del Nucleo Operativo Metropolitano del Primo Gruppo una serie di accertamenti che comportano l'acquisizione di progetti e piani di sicurezza. " Si tratta di uno stralcio in fase iniziale senza nessun indagato - ha precisato il procuratore capo Francesco Cozzi-. Il pm ha chiesto una serie di verifiche ad **Autorità Portuale**, Capitaneria e Guardia di finanza". La professoressa Mascia ha redatto anche un dossier di vari porti italiani e del mondo nei quali torri di controllo e altri edifici appaiono anch' essi a filo di banchina. Tra questi la Torre piloti di Napoli. Da sottolineare che dopo la tragedia del maggio 2013 la Torre di Napoli è stata sottoposta ad una valutazione del nuovo piano di rischio che ha concluso che, nonostante i tre metri e mezzo dal filo di banchina non corre pericoli. Sempreché naturalmente, dicono i difensori degli imputati, l'equipaggio di una nave non si accorga di una sequenza impressionante di avarie e non reagisca in alcun modo per evitare l'impatto. © RIPRODUZIONE RISERVATA

HUB PORTUALE

Piattaforma logistica alle Bassette con il materiale dragato al porto

Nel comparto S3 sorgerà un' area di movimento merci divisa in due comparti: bando da 310mila euro

ALESSANDRO MONTANARI

RAVENNA Un appalto per progettare le opere di urbanizzazione primaria, ovvero strade, fognature e spazi di sosta e parcheggio, nel "comparto S3" alle Bassette, una delle aree indicate per lo smaltimento dei fanghi di risulta dall' approfondimento del canale Candiano nell' ambito del progetto hub portuale. L' area è costituita da terreni da sempre a destinazione agricola il cui perimetro è quasi completamente circoscritto da strade urbane. L' appalto vale 310mila euro. Lo svuotamento Nadep Nell' ambito dell' intervento è prevista l' attività di svuotamento delle casse di colmata Nadep Interna e Centrale dai materiali di dragaggio attualmente collocati. A tal fine l' **Autorità di Sistema Portuale** si è assunta l' onere di presentare il progetto delle opere di urbanizzazione del Comparto S3, da sviluppare sulla morfologia del comparto così come prevista all' esito del progetto. L' **Autorità portuale** si è quindi impegnata a realizzare sulle superfici ottenute con i conferimenti di materiale le piattaforme logistiche attraverso l' esecuzione a proprio carico delle opere di urbanizzazione primaria, promuovendo inoltre le ulteriori opere edilizie sia a carico di privati concessionari, sia a proprio carico. Nello specifico - si legge nel disciplinare di gara - il progetto delle opere di urbanizzazione del Comparto S3 dovrà essere predisposto in forme e modi tali da garantire: l' utilizzo legittimo dei materiali di dragaggio risultanti conformi ai limiti dettati dalle tabelle ministeriali rispetto a tutti i possibili usi urbanistici consentiti nel Comparto S3. Tali usi non devono comprendere il residenziale, verde pubblico o similari ma solo aree di carattere produttivo, logistiche e portuali). La piattaforma logistica sarà quindi provvista di tutti i sottoservizi e raccordi infrastrutturali necessari e integrati con i sistemi già esistenti. La viabilità La nuova piattaforma logistica sarà divisa in due comparti (nord e sud) e circondata da un' area filtro con alberi per mitigarne l' impatto visivo. L' area è collocata e localizzata fra via delle Industrie a sud e l' asse di via Romea Nord a ovest, estendendosi fino a via Luciano Lama a nord e via Fosso Fagiolo a est e l' asse di via Baiona. È limitrofa a via della Chimica sfociando verso via Mattei. Si legge nella relazione: «Le previsioni di nuova viabilità vedono, inoltre, la futura realizzazione del by-pass fra la Baiona e via Trieste verso viale Europa e la connessione della circoscrizione a nord / 3° stralcio. Nuovi nodi di connessione urbana rafforzeranno il **sistema** di accesso all' area, mediante rotatorie: a nord collegando l' ambito con l' area Bassette, a sud su via delle Industrie, collegheranno l' ambito con la darsena. L' ambito è attraversato da un ramo della ferrovia connesso al porto».



Porto di Ravenna. Multinazionale cinese sceglie lo scalo ravennate. Confindustria: "Grande opportunità da sfruttare"

La notizia della scelta della multinazionale cinese Cosco Shipping di consigliare alla propria clientela, a fronte dei recenti problemi di collegamento fra il porto di Genova e l'autostrada, lo scalo di Ravenna come valida soluzione alternativa, dimostra quanto la realtà portuale ravennate sia importante. Ad affermarlo sono i vertici di Confindustria Romagna, nella persona di Tomaso Tarozzi, Presidente delegazione di Ravenna, che commenta: 'Per l'economia del nostro territorio, si tratterebbe di un'occasione di sviluppo da non perdere, in particolare in questo momento difficile e in un'ottica di crescita di tutta la Romagna. Il porto di Ravenna rappresenta una delle nostre infrastrutture strategiche, essenziale per la ricostruzione economica. L'assegnazione dei lavori per la prima fase del progetto hub portuale per il rifacimento delle banchine e l'allestimento delle aree logistiche, gli investimenti ferroviari, hanno segnato un primo passo in avanti a cui ora, con questo riconoscimento di valore, si aggiunge un altro step significativo'. 'Ecco perché - aggiunge e conclude - ora diventa indispensabile accelerare affinché la Romagna si possa dotare di una efficiente rete infrastrutturale a partire proprio dalla realizzazione di moderne stazioni merci ferroviarie ed un ancora più veloce accesso all'autostrada. Quello che auspichiamo è che la Romagna, in un'idea di area vasta e città metropolitana, diventi sempre più nodo centrale per il movimento di merci e persone in vari settori, da quello industriale e manifatturiero a quello turistico'.



«Diga vietata ai ciclisti, cerchiamo una soluzione insieme»

RAVENNA Il giro di vite che **Autorità portuale** sembra intenzionata a dare alle biciclette nelle dighe fa già discutere. La Fiab (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), pur ammettendo che «si tratta di far rispettare delle disposizioni già in vigore su strutture che non sono finalizzate allo sfruttamento turistico bensì allo sviluppo del porto commerciale e industriale» sottolinea il rammarico «per una decisione che è potenzialmente un danno per tutti, anche dal punto di vista turistico. A tal proposito ricordiamo che in occasione del 30° Cicloraduno Nazionale Fiab del 2018 che si è tenuto a Ravenna, una delle escursioni più gradite in termini di adesioni è stata proprio "Un faro in capo al mondo", che ha condotto i ciclo-escursionisti venuti da tutta Italia proprio lungo la diga di Marina, partendo dal centro di Ravenna fino a giungere in cima al faro». La Federazione condivide «la necessità di una maggiore informazione sulle regole per l'accesso - come ad esempio l'inserimento della nota nel pannello variabile - e la necessità di proteggere i gestori degli impianti con polizze assicurative adeguate, ma offriamo la nostra disponibilità ad un confronto per una fruizione regolamentata anche per la mobilità ciclistica. Per questa ragione nei prossimi giorni Fiab, insieme a tutte le associazioni che vorranno aderire, chiederà un incontro formale con l'**Autorità Portuale** per individuare soluzioni efficaci». **Autorità portuale** ha preso la decisione di rendere più esplicito il divieto di percorrere in bicicletta la diga dopo che, la scorsa settimana, un ciclista era caduto tra gli scogli ferendosi gravemente.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Amici delle due ruote

In bici sulle dighe, serve una maggior informazione

Apprendiamo che l' **Autorità Portuale** di Ravenna si appresta a realizzare un giro di vite sulle regole che vietano l' accesso delle biciclette alle dighe foranee di Marina di Ravenna e di Porto Corsini. È pur vero che in realtà si tratta di far rispettare delle disposizioni già in vigore su strutture che non sono finalizzate allo sfruttamento turistico bensì allo sviluppo del porto commerciale e industriale. Ciò nonostante la decisione lascia un certo rammarico in quanto la chiusura è potenzialmente un danno per tutti, anche dal punto di vista turistico. In occasione del 30° Cicloraduno Nazionale FIAB del 2018 che si è tenuto a Ravenna, una delle escursioni più gradite in termini di adesioni è stata proprio 'Un faro in capo al mondo', che ha condotto i ciclo-escursionisti venuti da tutta Italia proprio lungo la diga di Marina, partendo dal centro di Ravenna fino a giungere in cima al faro. Condividiamo la necessità di una maggiore informazione sulle regole per l' accesso - come ad esempio l' inserimento della nota nel pannello variabile - e la necessità di proteggere i gestori degli impianti con polizze assicurative adeguate, ma offriamo la nostra disponibilità ad un confronto per una fruizione regolamentata anche per la mobilità ciclistica. Per questa ragione FIAB, insieme a tutte le associazioni che vorranno aderire, chiederà un incontro formale con l' **Autorità Portuale** per individuare soluzioni efficaci. Fiab Ravenna.



Bici vietate sulle dighe foranee: "Un danno anche dal punto di vista turistico"

Nei prossimi giorni Fiab, insieme a tutte le associazioni che vorranno aderire, chiederà un incontro formale con l' Autorità Portuale "per individuare soluzioni efficaci"

L' **Autorità Portuale** di Ravenna si appresta a realizzare un "giro di vite" sulle regole che vietano l' accesso delle biciclette alle dighe foranee di Marina di Ravenna e di Porto Corsini. "E' pur vero che in realtà si tratta di far rispettare delle disposizioni già in vigore su strutture che non sono finalizzate allo sfruttamento turistico, bensì allo sviluppo del porto commerciale e industriale - commentano dalla Fiab (Federazione italiana ambiente e bicicletta) ravennate - Ciò nonostante questa decisione lascia un certo rammarico, in quanto questa chiusura è potenzialmente un danno per tutti, anche dal punto di vista turistico. A tal proposito ricordiamo che, in occasione del 30esimo Cicloraduno Nazionale Fiab del 2018 che si è tenuto a Ravenna, una delle escursioni più gradite in termini di adesioni è stata proprio "Un faro in capo al mondo", che ha condotto i cicloescursionisti venuti da tutta Italia proprio lungo la diga di Marina, partendo dal centro di Ravenna fino a giungere in cima al faro. Condividiamo la necessità di una maggiore informazione sulle regole per l' accesso - come ad esempio l' inserimento della nota nel pannello variabile - e la necessità di proteggere i gestori degli impianti con polizze assicurative adeguate, ma offriamo la nostra disponibilità a un confronto per una fruizione regolamentata anche per la mobilità ciclistica. Per questa ragione nei prossimi giorni Fiab, insieme a tutte le associazioni che vorranno aderire, chiederà un incontro formale con l' **Autorità Portuale** per individuare soluzioni efficaci".



Accesso alle dighe vietato per le biciclette, Fiab:

Apprendiamo dagli organi d'informazione che l'Autorità Portuale di Ravenna si appresta a realizzare un giro di vite sulle regole che vietano l'accesso delle biciclette alle dighe foranee di Marina di Ravenna e di Porto Corsini. E' pur vero che in realtà si tratta di far rispettare delle disposizioni già in vigore su strutture che non sono finalizzate allo sfruttamento turistico bensì allo sviluppo del porto commerciale e industriale afferma Fiab Ravenna. Ciò nonostante questa decisione lascia un certo rammarico in quanto questa chiusura è potenzialmente un danno per tutti, anche dal punto di vista turistico. A tal proposito ricordiamo che in occasione del 30° Cicloraduno Nazionale FIAB del 2018 che si è tenuto a Ravenna, una delle escursioni più gradite in termini di adesioni è stata proprio 'Un faro in capo al mondo', che ha condotto i ciclo-escursionisti venuti da tutta Italia proprio lungo la diga di Marina, partendo dal centro di Ravenna fino a giungere in cima al faro. Condividiamo la necessità di una maggiore informazione sulle regole per l'accesso come ad esempio l'inserimento della nota nel pannello variabile e la necessità di proteggere i gestori degli impianti con polizze assicurative adeguate, ma offriamo la nostra disponibilità ad un confronto per una fruizione regolamentata anche per la mobilità ciclistica. Per questa ragione nei prossimi giorni FIAB, insieme a tutte le associazioni che vorranno aderire, chiederà un incontro formale con l'Autorità Portuale per individuare soluzioni efficaci conclude Fiab Ravenna.



Il Tirreno

Livorno

All' Acquario il centro per la biodiversità Sos ambiente, il futuro ha il cuore blu

Nasce l' Osservatorio che aiuterà a diffondere la consapevolezza: è indispensabile difendere la vita degli abissi

Gianni Tacchi / **LIVORNO**.L' obiettivo è sensibilizzare i livornesi e i turisti, spiegare le conseguenze di una bottiglia di plastica buttata in mare, favorire la crescita di una cultura ambientale. E così all' Acquario, tra la vasca degli squali e quella delle tartarughe marine, tra la sala per i più piccoli e quella dedicata alla riproduzione di una specie, ecco una serie di pannelli sulle tonnellate di plastica che galleggiano in mare, sulla ricchezza degli oceani e sul buonsenso utile per difenderli. Un punto informativo dell' Osservatorio toscano per la biodiversità, una struttura istituita dalla Regione e dal Comune per supportare il santuario Pelagos per la protezione dei mammiferi marini, un nuovo punto di riferimento per la rete toscana di spiaggiamenti, avvistamenti e recuperi di cetacei e tartarughe marine. «La sensibilizzazione su certe tematiche fa parte della nostra mission», dice Giuseppe Costa, presidente e amministratore delegato della Costa Edutainment, la società che gestisce anche il nostro Acquario : «Il 75% delle persone dopo aver fatto visita alle nostre strutture escono con qualcosa in più: in questo caso non solo l' immagine della vasca, ma anche una cultura sui danni della plastica in

mare. Ecco, il nuovo punto informativo va in questa direzione». L' ACQUARIO E L' AMBIENTE I pannelli si trovano subito dopo l' ingresso: inaugurati ieri sotto gli occhi del sindaco Luca Salvetti, saranno gestiti dallo staff dell' Acquario con risorse del progetto EcoStrim, che vede la cooperazione dell' Italia e della Francia per una strategia di sviluppo sostenibile e turistica. «Dobbiamo essere orgogliosi di questo luogo», sottolinea il sindaco dopo la visita dell' Acquario con Giovanni Raimondi, referente didattico e scientifico della struttura: «Il rapporto tra i livornesi e il mare è sempre stato fondamentale, l' abbiamo visto anche durante il lockdown: in quelle settimane ci mancavano gli affetti e subito dopo il mare. La sensibilizzazione? Dipende dai nostri stili di vita». «È un momento epocale», è l' intervento dell' assessora comunale all' ambiente Giovanna Cepparello, che subito dopo insiste sulle «decisioni, anche impopolari, prese negli ultimi mesi per il territorio dall' amministrazione». Riguardo all' ambiente il consigliere regionale Francesco Gazzetti ribadisce che «ognuno di noi può fare la differenza: oggi c' è una sensibilità da difendere e incrementare nei prossimi anni». «L' Acquario è dinamico e affianca il lavoro dell' amministrazione e della Regione, - le parole di Leonardo Gonnelli, dirigente comunale del settore ambiente - questo è il tempio della conservazione della memoria acquatica, ma anche un osservatorio che guarda al futuro». L' ACQUARIO E LE ALTRE INIZIATIVE Ma quella di ieri è stata una giornata ricca di iniziative all' Acquario, riservata non solo al taglio del nastro del nuovo punto informativo. Innanzitutto è stato presentato il progetto europeo "Pescatori e tartarughe marine: facciamo luce in mare!", un evento organizzato dall' Università di Siena e dedicato anche ai più piccoli. Con uno scopo: la promozione della pesca sostenibile sotto il profilo ambientale. Il momento più emozionante è stato invece, grazie alla Capitaneria di **porto** e al nucleo nautico dei vigili del fuoco, il rilascio in mare della tartaruga caretta caretta Nanuk: arrivata all' Acquario a febbraio con lacerazioni e un inizio di necrosi, è stata curata per cinque mesi dal Centro di recupero



All' Acquario il centro per la biodiversità Sos ambiente, il futuro ha il cuore blu

Nasce l' Osservatorio che aiuterà a diffondere la consapevolezza: è indispensabile difendere la vita degli abissi

LIVORNO
Tutela del mare: il progetto diventa realtà

Livorno
L'eco una perla nel cuore della terrazza

LIVORNO
«I livornesi, fate capire com'è importante curare l'habitat marino»

Il Tirreno

Livorno

e riabilitazione in collaborazione con l' Arpat, prima di essere liberata con un microchip per seguire i suoi spostamenti. «Ogni volta è un' emozione, una grande gioia», commenta Costa. La tartaruga era stata trovata impigliata in una rete da posta a mezzo miglio dal porto di Livorno: durante il periodo di cura espelleva brandelli di plastica attraverso le feci. Insomma, una testimonianza concreta dell' inquinamento in mare, della plastica che continua a distruggere il nostro ecosistema. Ed è per questo motivo che bisogna insistere sulla sensibilizzazione. -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Bacino galleggiante da 250 posti previsto sul porto

PIOMBINO «Vorremmo installare nel porto di Piombino un bacino galleggiante lungo 200 metri e largo 38 metri. Si tratterebbe dell' unica struttura in grado di ospitare navi delle dimensioni Panamax. Lungo la costa italiana non esistono altre strutture fisse o galleggianti in grado di mettere in secca e riparare tali navi. Gli altri bacini, che si trovano da Messina a Genova, sono troppo stretti (massimo 30 metri) per farle entrare». L' idea è stata annunciata durante una iniziativa della Lega che si è tenuta a Piombino presenti l' onorevole Manfredi Potenti, i già viceministri Edoardo Rixi e Dario Galli e il consigliere regionale Roberto Biasci. Il progetto ha trovato consensi nelle parole sia del presidente dell' **Autorità portuale** Stefano Corsini che del dirigente piombinese Claudio Capuano. Il porto di Piombino, storicamente a vocazione industriale, può già contare su aziende che hanno competenze metalmeccaniche e di manutenzione altamente specializzata. La previsione è di una occupazione a regime di 250 posti di lavoro tra professionalità impegnate nel bacino (circa 120 persone) e nell' indotto **portuale**, manutentivo e logistico.

15..

PIOMBINO

Evacuati, slitta il rientro a casa

Inoltrati i lavori di bonifica dell'ammiraglio dopo il crollo al market. Solo giovedì i risultati dei test



Evacuati
L'evacuazione è cominciata lunedì notte. Le prime navi sono state caricate con i soccorsi. I soccorsi sono stati effettuati in tutta la zona. I soccorsi sono stati effettuati in tutta la zona. I soccorsi sono stati effettuati in tutta la zona.

«L'erbette Casula ha rubinato l'asta pubblica»

Il sindaco di Piombino ha rubinato l'asta pubblica. Il sindaco di Piombino ha rubinato l'asta pubblica. Il sindaco di Piombino ha rubinato l'asta pubblica.

Bacino galleggiante da 250 posti previsto nel porto

Il sindaco di Piombino ha annunciato un bacino galleggiante da 250 posti. Il sindaco di Piombino ha annunciato un bacino galleggiante da 250 posti.

«Subito interventi sul degrado»

Il sindaco di Piombino ha annunciato subito interventi sul degrado. Il sindaco di Piombino ha annunciato subito interventi sul degrado.

Ritorna il cinema all'aperto

Il sindaco di Piombino ha annunciato il ritorno del cinema all'aperto. Il sindaco di Piombino ha annunciato il ritorno del cinema all'aperto.

«Subito interventi sul degrado»

Il sindaco di Piombino ha annunciato subito interventi sul degrado. Il sindaco di Piombino ha annunciato subito interventi sul degrado.



Isole, ressa sugli aliscafi «È saltata ogni cautela»

IL CASO Ettore Mautone Antonino Pane Folla, assembramenti, calca: non è la movida ma la legittima aspirazione di adulti e anziani, di andare finalmente in ferie dopo i lunghi mesi di lockdown per godersi un week end in spiaggia, sebbene a ombrelloni piazzati a distanza di sicurezza. Sono giorni di sole e di vacanze nei luoghi preferiti. Le vie del mare, da Napoli, per i residenti e per chi giunge in città da altre regioni o anche dall'estero, sono un richiamo irresistibile ma anche un imbuto. Migliaia di turisti affollano in questi giorni i porti di Napoli e Pozzuoli per raggiungere le perle del golfo di Napoli: Ischia, Capri e Procida ma anche le mete della costiera Sorrentino amalfitana e del Cilento. Agli imbarchi e a bordo delle navi, su aliscafi e traghetti, il contrasto tra le regole del distanziamento sociale ancora in vigore - sia pure calmierate per decreto regionale e adattate alla stagione con la possibilità di occupare il 100 per cento dei posti disponibili - è stridente e si traduce, soprattutto sui traghetti, in una pericolosa deregulation. I passeggeri sono incuranti di ogni cautela e in pochi indossano la mascherina. I RACCONTI Un contrasto immediatamente percepito, soprattutto nel caso in cui a bordo vi siano medici e operatori sanitari impegnati in prima linea in tutti questi mesi di emergenza. Camici bianchi più consapevoli di altri del fatto che il virus in Italia continua a circolare sebbene a carica virale ridotta e confinato in focolai tenuti a bada soltanto grazie al ricorso a continui tamponi condotti a tappeto in molte comunità. Sintomatica, dello scollamento tra il rischio reale e la prevenzione e cautela dimenticati, è l'esperienza vissuta da Pina Tommasielli (raccontata nell'intervista) che domenica, di ritorno da Ischia verso Pozzuoli, non ha trovato alcuna collaborazione nemmeno nel capitano della nave. Tra i pendolari del week end da Ischia verso Napoli anche Raffaele Scarpa, docente ordinario di Reumatologia dell'Università Federico II, che ha raggiunto la città da Casamicciola. Racconta anche lui l'incredibile ressa all'imbarco, a bordo e infine all'arrivo per prendere un taxi. «È inconcepibile - sottolinea - che all'indomani di un'emergenza grave come quella che abbiamo vissuto nei mesi scorsi ora ogni cautela venga a cadere. Ieri sono tornato da Ischia partendo da Casamicciola, una bolgia infernale, nessuna precauzione. Da medico ritengo che non sia tollerabile quello che accade in questi giorni con la presenza di tanti turisti che probabilmente si aspettano anche maggiori misure di sicurezza anticontagio per continuare a scegliere Napoli e l'Italia come meta per le vacanze. Ho visto materializzarsi situazioni pericolosissime, con decine e decine di persone letteralmente ammassate l'una sull'altra. La percezione comune del pericolo è ormai inesistente. Bisognerebbe fare qualcosa - conclude - per far rispettare l'obbligo della mascherina a bordo». LE COMPAGNIE La replica delle compagnie di navigazione non si è fatta attendere. Salvatore Lauro, presidente di Volaviamare, la società capofila del gruppo, riconosce il valore della prevenzione e del distanziamento sociale ma avverte: «L'ordinanza regionale di sabato scorso ci consente di riempire il 100% dei posti disponibili, ciononostante sui nostri mezzi ne lasciamo liberi una cinquantina per ogni corsa. Nella zona del porto compete alla capitaneria controllare l'uso delle mascherine e del gel disinfettante. Purtroppo gli spazi sono piccoli e tutti si accalcano quando scatta il via all'imbarco. In ogni caso intendiamo collaborare con le autorità sanitarie e rafforzeranno i controlli e gli avvisi». Emanuele D'Abundo amministratore delegato di Med Mar invece ricorda come le compagnie abbiamo armi spuntate: «Conformemente all'ordinanza regionale abbiamo viaggiato col pieno dei posti. Una volta fatti salire



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

a bordo i passeggeri il personale gira e avverte che bisogna usare mascherine. Spesso per questioni organizzative prima di partire ripetiamo avvisi in varie lingue ricordando l'obbligo ma dopo essere salpati non abbiamo nessun potere coercitivo, in navigazione non possiamo obbligare nessuno ad indossare la mascherina. Solo sulle banchine possiamo chiedere l'intervento alla capitaneria, a bordo possiamo solo ricordare gli avvisi. I comportamenti attengono anche alla responsabilità individuale». È un errore pensare che la convivenza col virus significhi non usare più alcuna precauzione - conclude Alessandro Perrella, infettivologo del Cardarelli e componente dell'Unità di crisi regionale sul Covid-19 - se possiamo permetterci queste liberalità lo dobbiamo alle restrizioni e al distanziamento. A maggior ragione se si consente di occupare tutti i posti su un traghetto l'uso della mascherina è tassativo così come la igienizzazione dei mezzi e delle mani. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il cantiere della nuova stazione marittima del Beverello tra caos e riqualifica urbana

Chi si è trovato a passare per via Acton o ha dovuto affrontare la folla per gli imbarchi verso le isole non avrà potuto non notare che buona parte del molo Beverello è a oggi un cantiere a cielo aperto. A fine maggio, infatti, dopo la pausa forzata a causa del lockdown, sono ripresi i lavori per la nuova stazione marittima di molo Beverello. In una nota ANSA di fine maggio, il presidente dell' autorità portuale **Pietro Spirito** commentava la ripresa dei lavori: " Siamo alla demolizione delle infrastrutture precedenti e poi si lavorerà per la verifica di eventuali ordigni bellici prima di passare allo scavo delle fondamenta", spiegava **Spirito**, che ha pensato e lanciato la nuova stazione marittima, finanziandola con 20.5 milioni di euro dell' Autorità e che non si arrende nell' idea di dare a Napoli "una stazione marittima - dice - che consentirà ai cittadini di ammirare il panorama della città, ampia, in cemento armato, stabile ". Il primo step consiste nella demolizione della vecchia struttura prefabbricata che ospitava biglietterie ed uffici. Subito dopo si passerà a verificare se vi siano ordigni bellici nel sottosuolo o reperti archeologici. In base a quanto riportato dall' ANSA, una volta completate le prime due fasi, si passerà allo scavo delle fondamenta per il nuovo edificio che sarà lungo 170 metri e sarà in cemento armato. Il tempo stimato inizialmente per i lavori era di 510 giorni, con i protocolli covid-19 è destinato inevitabilmente a lievitare. Sarà un' estate complessa per chi vuole prendere un aliscafo, dato che attualmente la biglietteria provvisoria non riesce a evitare che si creino lunghe file, nonostante il minor flusso turistico e di pendolari. La prospettiva di un miglioramento nel medio periodo però è elevata. Il bando per la nuova stazione marittima risale a due anni fa, al luglio del 2018: una nuova stazione marittima sulla cui copertura vi sarà una passeggiata che, partendo da via Acton, arriverà con un salto di quota all' imbocco del piazzale Angioino, con nuovi pontili per l' attracco degli aliscafi e gate migliorati sulla banchina . L' appalto è stato aggiudicato - con delibera presidenziale n. 69 del 04/03/2019 - per un importo di 13.150.139,26. I lavori sono slittati per le Universiadi e poi sono stati prima bloccati e poi rallentati dall' emergenza covid. Di sicuro sarà una grande novità per quanti si recano sulle isole e in penisola sorrentina per piacere o per lavoro, per campani e turisti provenienti da ogni parte del mondo. Il biglietto da visita per i turisti La vecchia biglietteria (chiamarla stazione marittima è eccessivo) era da tempo del tutto inadatta per lo scopo. Si era provato a migliorare qualcosa, creando una pensilina con panchine all' ombra al suo esterno (un progetto di Vulcanica Architettura) e, successivamente, creando spazi all' ombra per regimentare l' accesso agli aliscafi. Il Beverello non era però un bel biglietto da visita e da qui nasce la necessità di rivedere integralmente la zona portuale degli aliscafi. Come riportato anche dalla nota ANSA del mese scorso, il nuovo Molo Beverello offrirà anche una nuova passeggiata sul mare collegata direttamente a Piazza Municipio attraverso la nuova stazione della metropolitana in costruzione. In totale la superficie interessata ai lavori è di 14.000 metri quadrati in cui sorgerà il nuovo terminal per le vie del mare con 3260 metri quadrati dedicati a spazi di attesa, biglietterie e servizi igienici, 465 metri quadrati di spazi commerciali, 475 metri quadrati per servizi di ristorazione e 220 metri quadrati per uffici. Fabrizio Reale Un articolo di Fabrizio Reale pubblicato il 6 Luglio 2020 e modificato l' ultima volta il 6 Luglio 2020 Fabrizio Reale Napoletano, classe 1978, sono ingegnere meccanico e ricercatore del CNR. Per lavoro mi occupo di tematiche legate al mondo dell' energia e della riduzione delle emissioni inquinanti. Appassionato di fotografia e "nikonista" convinto, scrivo di Napoli dal 2009 sui miei blog e, da adesso, anche su Identità Insorgenti.



INTENSA GIORNATA DI LAVORO PER IL CIS CON IL SEN. TURCO

Sarà la banchina torpediniere la sede per l'acquario dei Giochi

Muove passi concreti la riconversione di Taranto, filosofia ispiratrice del Contratto istituzionale di sviluppo soprattutto dal 4 marzo scorso, da quando cioè la relativa delega è stata affidata al sottosegretario alla presidenza del Consiglio Mario Turco, senatore tarantino. In poche settimane sono stati recuperati i tanti ritardi accumulati dal 2015, anno di istituzione del Cis, inseguendo progetti irrealizzabili e finanziamenti improbabili. «Non ci limitiamo ad annunciare i progetti o a programmare, ma diamo attuazione, che è poi la fase più complessa» ha detto Turco nel corso di una conferenza stampa svoltasi in prefettura. «Dopo aver sostenuto e accelerato in 40 giorni le operazioni di protocollo in città vecchia per avviare immediatamente i cantieri, oggi abbiamo anche istituito per Taranto un laboratorio scientifico merceologico di certificazione agroalimentare. Lo abbiamo già finanziato nel Tavolo del Contratto di sviluppo del 22 maggio con 6,6 milioni di euro e il Cnr ha aggiunto ulteriori 500mila euro. Questo laboratorio si insedierà all'interno dell'Autorità portuale». L'area individuata è quella delle palazzine ubicate alle spalle della torre di controllo. Per Turco, il laboratorio merceologico è «una infrastruttura importante, con servizi indispensabili per rendere più efficiente il porto». Il coordinamento del centro di ricerche ambiente, salute e prevenzione delle malattie del lavoro, che sorgerà nel Tecnopolo del Mediterraneo, sarà affidato al Cnr con il professor Gigli. È stato, poi, definito il trasferimento all'Autorità portuale, della banchina Torpediniere con il contestuale via libera all'ammodernamento della base navale della Marina Militare per recuperare gli ormeggi persi in Mar Piccolo. Per i lavori alla nuova base navale si calcola una spesa di circa 200 milioni. Riguardo all'acquario, previsto a Taranto a seguito di una proposta del Ministero dei Beni Culturali e finanziato con 50 milioni di euro, è stata scelta la sede. «Sorgerà - ha detto Turco - nell'area della banchina torpediniere, permettendo così la creazione di un polo turistico con una serie di laboratori che potremmo realizzare col supporto dell'Università e del Cnr. All'interno dell'acquario - ha spiegato Turco - realizzeremo un centro studi, un museo ed una zona archeologica all'interno dell'ospedale militare. La banchina sarà un punto di attracco per imbarcazioni turistiche e navi da crociera. La nostra scommessa - ha sottolineato il sottosegretario alla presidenza del Consiglio - è arrivare ai Giochi del Mediterraneo del 2026 a Taranto con l'acquario in funzione e con la riconversione della città avviata». Inoltre, per la facoltà di Medicina dell'Università di Bari, ieri è stato fatto un sopralluogo nella ex sede Banca d'Italia con il direttore generale dell'Asl Stefano Rossi, il prefetto Demetrio Martino, il direttore della Scuola di Medicina dell'Università degli Studi di Bari, Tino Gesualdo, il Consigliere per la Presidenza del Consiglio dei Ministri Gerardo Capozza (responsabile unico del Cis Taranto), la Soprintendente ai beni Archeologici Maria Piccarreta. «Abbiamo deciso di avviare una cabina di regia aperta che permetta a tutti i soggetti interessati - ha annunciato Turco - di seguire settimanalmente le opere di riqualificazione del piano terra, necessarie per ospitare i 60 studenti del corso di Medicina, già deliberato dall'Anvur». Inoltre Palazzo Frisini, che appartiene alla Provincia di Taranto e che da molti anni è fuori uso, «nelle prossime sedute del Cis - ha detto Turco - sarà oggetto di attenzione per procedere alla delibera di riqualificazione. Vogliamo metterci uno dei centri di ricerca che Taranto che ospiterà. O quello salute e ambiente, con Cnr, Inail e Università, oppure il Tecnopolo del Mediterraneo. Per il quale contiamo che in questa settimana il Consiglio dei ministri completi l'iter amministrativo. Abbiamo infatti il problema di dove insediare



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

il Tecnopolo». Turco ha infine annunciato che il Cnr «ha deliberato l'istituzione di un dipartimento a Taranto. Si consolida così il rapporto tra Taranto, Cnr e Università. Senza la ricerca non può esserci riconversione economica di Taranto. Dobbiamo puntare sulla qualità del lavoro per offrire delle opportunità ai giovani che qui si formano, si laureano e si specializzano». «Taranto ha enormi potenzialità e finalmente sta recuperando tutto il tempo perduto da quando il Cis è stato creato» ha detto ai giornalisti il consigliere Capozza mentre il prefetto Martino ha sottolineato la fattività del lavoro svolto negli ultimi mesi, con il coinvolgimento di tutte le istituzioni locali. [mimmo mazza]

Banchina torpediniere Qui nascerà l' acquario

Sopralluogo anche all' ex Banca d' Italia che ospiterà da subito i corsi di Medicina Risposta a distanza al sindaco Melucci «L' impegno per lo sviluppo continuerà»

NICOLA SAMMALI

Nicola SAMMALI Il nodo sulla scelta della sede dell' Acquario di Taranto, un progetto da 50 milioni di euro finanziato nel Contratto istituzionale di sviluppo (Cis), è stato sciolto definitivamente ieri: il futuro polo turistico «green», ha annunciato il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Mario Turco, si farà nell' area della banchina Torpediniere sul mar Piccolo. Ma questa non è l' unica novità presentata dal senatore M5s, che al suo fianco, nella conferenza stampa a Palazzo del governo che ha chiuso una lunga giornata di sopralluoghi, aveva il responsabile unico del Cis Gerardo Capozza e il prefetto Demetrio Martino. Laboratorio merceologico del porto, immobile della Banca d' Italia, Palazzo Frisini, nuovi insediamenti produttivi (riferiamo in altro articolo) e ammodernamento della base navale della Marina Militare sono infatti gli altri temi analizzati. Il parlamentare tarantino ha risposto anche alle dure parole del sindaco Rinaldo Melucci («inutile parlare di acquari se non si affronta prima la riconversione radicale dell' ex Ilva»), pronunciate dopo la tempesta di minerale e carbone che sabato, dalla fabbrica, ha colpito in particolare il quartiere Tamburi.

Il primo cittadino, come annunciato in una nota, non ha partecipato alla visita organizzata da Turco, in polemica con il Governo per la gestione della situazione del siderurgico. «Io mi occupo di investimenti, questa è la mia delega - ha replicato Turco -. Se noi confondiamo le problematiche della riconversione economica di Taranto, da nessun Governo, prima di questo, mai affrontata, con la problematica Ilva, la riconversione non partirà mai. Io mi sto interessando di riconversione economica. Io penso a lavorare, sono qui, chi vuole lavorare si sieda qui». Su quanto accaduto a Taranto nel weekend, che ha scatenato le proteste sociali di ambientalisti e cittadini, Turco è altrettanto diretto: «Non posso accettare quello che è accaduto sabato scorso. Non dovrebbe accadere quello che è accaduto sabato, non dovrebbe mai accadere in una industria definita, da qualcuno, un gioiello. Il Governo - ha aggiunto - sa e saprà dare in tempi brevi delle risposte: sta dando una speranza perché entrerà nella risoluzione del problema e questo è già una garanzia». Turco, a proposito di riconversione, ha parlato dell' Acquario (il soggetto proponente del progetto è il Mibact). «Sorgerà nell' area della banchina Torpediniere. Questo permetterà di creare un polo turistico con una serie di laboratori che potremmo realizzare col supporto dell' Università e del Cnr. All' interno dell' acquario - ha spiegato - realizzeremo un centro studi, un museo ed una zona archeologica nell' ospedale militare. La banchina sarà un punto di attracco». La delibera relativa all' Acquario sarà formalizzata il 23 luglio dal Cipe, così come quella sul potenziamento della base della Marina («abbiamo definito oggi il protocollo e il percorso finanziario da 200 milioni di euro»). «Sono tempi record». Poi il passaggio sul laboratorio scientifico merceologico di certificazione agroalimentare: «Lo abbiamo già finanziato con 6,6 milioni di euro il 22 maggio - ha ricordato -, e il Cnr ha aggiunto ulteriori 500mila euro. Questo laboratorio si insedierà all' interno dell' **Autorità portuale**». Un altro focus ha riguardato la sede del corso di laurea in Medicina di Taranto. «Abbiamo deciso di avviare una cabina di regia aperta che permetta a tutti i soggetti interessati di seguire settimanalmente le opere di riqualificazione del piano terra. Opere necessarie per ospitare i 60 studenti del corso di Medicina, già deliberato dall' Anvur, che



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

partirà a settembre: c'è stato un primo sgombero del pian terreno, ora si procederà con l'affidamento dei lavori». Palazzo Frisini, invece, ospiterà «o il centro di ricerca salute e ambiente, con Cnr, Inail e Università, oppure il Tecnopolo del Mediterraneo. Per il quale - ha aggiunto - contiamo che in questa settimana il Consiglio dei ministri completi l'iter amministrativo». Il Cnr, infine, ha deliberato l'istituzione di un dipartimento a Taranto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. Danni non solo economici per il cargo incagliato. Oggi sopralluogo di Grimaldi.

«Perduta la produzione dei mitili»

Il Consorzio accusa: i filari rotti sono un rischio per la navigazione

Adesso il Consorzio Molluscoltori di Olbia chiama in causa tutti: per l'incidente di sabato scorso (cargo Valencia incagliato in prossimità del molo di Cocciani) le coop guidate da Raffaele Bigi diffidano Grimaldi, ma mettono in preallarme anche Guardia Costiera, Ats, Comune di Olbia, Arpas e **Autorità portuale** della Sardegna. Il Consorzio, anche a seguito del sopralluogo di ieri mattina, ritiene che quanto avvenuto all'alba di sabato non solo abbia danneggiato irrimediabilmente gli impianti e la produzione di cozze e ostriche pronte alla consegna (circa 6mila quintali di mitili), ma sia la causa di altre pesanti conseguenze. In particolare, i molluscoltori temono «lo stravolgimento del fondale marino» e «pericoli per la navigazione» causati dai filari e dal materiale delle concessioni spostato sulle rotte delle navi. Per questa ragione, Bigi ha firmato una lettera con la quale invita le istituzioni a indagare e provvedere. Se ciò non dovesse avvenire, avvertono i molluscoltori, ognuno dovrà assumersi le sue responsabilità. Rischio ambientale Il presidente Raffaele Bigi aveva parlato subito del rischio ambientale e ora puntualizza: «Il 5 luglio 2020 la motonave Eurocargo Valencia è stata disincagliata, con lo stravolgimento del fondale marino, l'intorbidimento delle acque di allevamento e la potenziale modifica dei parametri fisici, chimici e batteriologici dell'intero Golfo di Olbia. L'eventuale modifica dei predetti parametri fisici, chimici e batteriologici potrebbe provocare la non conformità sanitaria delle aree di allevamento, con la conseguente sospensione della classificazione delle acque ai fini della raccolta per il consumo umano; tale catastrofica conseguenza ed i relativi danni economici e di immagine saranno eventualmente addebitati ai responsabili». Sicurezza delle navi Bigi pone un'altra questione, quella della sicurezza della navigazione e dice: «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». Insomma un bel pasticcio. Ora bisognerà attendere l'esito delle indagini della Guardia Costiera. La Grimaldi, domani mattina, sarà sul posto con i suoi periti. Tutti i soggetti chiamati in causa dal Consorzio si stanno occupando dell'incidente. Andrea Busia.



Incontro con l' assessore Catalfamo

Avanti con le azioni strategiche

E' piena condivisione sul Piano operativo triennale dei porti di Reggio e Villa

L' Assessore regionale alle Infrastrutture Domenica Catalfamo, in condivisione con il presidente della Giunta regionale Jole Santelli, è intervenuta all' incontro organizzato dall' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto finalizzato alla condivisione del Piano Operativo Triennale 2020-2022 dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Ne dà notizia un comunicato dell' ufficio stampa della Giunta regionale. Catalfamo ha dichiarato che «l' incontro ha costituito un' importante occasione per condividere anche con gli altri partecipanti le osservazioni e le proposte che l' Assessorato aveva formalmente avanzato con una nota del primo luglio, indirizzata al Presidente Mario Paolo Mega, cui va l' apprezzamento per tale modalità partecipata di redazione del Piano». «Con riferimento al primo documento di programmazione della nuova **Autorità**, constatato il maggiore approfondimento del Piano in termini di dati, criticità, azioni strategiche ed interventi sui porti siciliani - si afferma nel comunicato - una delle richieste dell' Assessore avanzate con la nota del primo luglio è quella di 'accelerare il necessario processo di concreta estensione delle competenze e priorità anche sui porti calabresi, accogliendo favorevolmente la scelta di aprire una sede distaccata dell' **Autorità** sulla sponda calabrese. La stessa nota contiene un elenco puntuale di interventi già finanziati dalla Regione Calabria sui porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni e di proposte di azioni strategiche per le quali l' Assessorato sta svolgendo un ruolo di coordinamento rispetto alle strategie di sviluppo del territorio, coinvolgendo anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i concessionari statali, ANAS e RFI. È in questo contesto che sono nate le proposte di potenziamento del servizio di collegamento veloce sullo Stretto avanzate al Ministero nel mese di giugno e le recenti analisi di fattibilità per l' intermodalità con il **sistema** ferroviario del porto di Reggio Calabria. La nota richiama anche l' attenzione sulla necessità di sfruttare le potenzialità connesse alla realizzazione del progetto di autostrada intelligente 'Smart Road, esteso con finanziamento della Regione anche allo svincolo di Villa San Giovanni, con la conseguente possibilità di previsione dei traffici di attraversamento dello Stretto e di localizzazione delle merci pericolose». Nel suo intervento l' Assessore, riferisce ancora la nota, «si è soffermata in particolare sulla necessità di un' adeguata valutazione della scelta del punto di traghettamento sulla sponda calabrese, almeno per i mezzi pesanti, diretta Una splendida immagine dello Stretto tamente collegato alla rete autostradale ed esterno alle aree urbane. Catalfamo, richiamando i contenuti della propria nota, ha ritenuto che ciò debba essere inserito fra le azioni strategiche in maniera esplicita e ferma nella certezza che su questa tematica ci sarà una precisa attenzione dell' **Autorità**». «I confronti con l' **Autorità di sistema Portuale** - conclude il comunicato - sono stati aggiornati al prossimo mese, in attesa che gli altri stake -holders avanzino le proprie osservazioni per giungere ad un documento che si ritiene potrà trovare la sua principale efficacia nella condivisione con gli Enti e le istituzioni che operano sui territori delle due sponde con una metodologia che conduce a grandi passi verso l' Area Integrata dello Stretto». (ANSA).



Porti: Catalfamo ad incontro su Reggio e Villa S. Giovanni

L'Assessore regionale alle Infrastrutture Domenica Catalfamo, in condivisione con il presidente della Giunta regionale Jole Santelli, è intervenuta all'incontro organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto finalizzato alla condivisione del Piano Operativo Triennale 2020-2022 dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Ne dà notizia un comunicato dell'ufficio stampa della Giunta regionale. Catalfamo ha dichiarato che "l'incontro ha costituito un'importante occasione per condividere anche con gli altri partecipanti le osservazioni e le proposte che l'Assessorato aveva formalmente avanzato con una nota del primo luglio, indirizzata al Presidente Mario Paolo Mega, cui va l'apprezzamento per tale modalità partecipata di redazione del Piano". "Con riferimento al primo documento di programmazione della nuova Autorità, constatato il maggiore approfondimento del Piano in termini di dati, criticità, azioni strategiche ed interventi sui porti siciliani - si afferma nel comunicato - una delle richieste dell'Assessorato avanzate con la nota del primo luglio è quella di 'accelerare il necessario processo di concreta estensione delle competenze e priorità anche sui porti calabresi', accogliendo favorevolmente la scelta di aprire una sede distaccata dell'Autorità sulla sponda calabrese. La stessa nota contiene un elenco puntuale di interventi già finanziati dalla Regione Calabria sui porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni e di proposte di azioni strategiche per le quali l'Assessorato sta svolgendo un ruolo di coordinamento rispetto alle strategie di sviluppo del territorio, coinvolgendo anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i concessionari statali, ANAS e RFI. È in questo contesto che sono nate le proposte di potenziamento del servizio di collegamento veloce sullo Stretto avanzate al Ministero nel mese di giugno e le recenti analisi di fattibilità per l'intermodalità con il sistema ferroviario del porto di Reggio Calabria. La nota richiama anche l'attenzione sulla necessità di sfruttare le potenzialità connesse alla realizzazione del progetto di autostrada intelligente 'Smart Road, esteso con finanziamento della Regione anche allo svincolo di Villa San Giovanni, con la conseguente possibilità di previsione dei traffici di attraversamento dello Stretto e di localizzazione delle merci pericolose". Nel suo intervento l'Assessore, riferisce ancora la nota, "si è soffermata in particolare sulla necessità di un'adeguata valutazione della scelta del punto di traghettamento sulla sponda calabrese, almeno per i mezzi pesanti, direttamente collegato alla rete autostradale ed esterno alle aree urbane. Catalfamo, richiamando i contenuti della propria nota, ha ritenuto che ciò debba essere inserito fra le azioni strategiche in maniera esplicita e ferma nella certezza che su questa tematica ci sarà una precisa attenzione dell'Autorità". "I confronti con l'Autorità di sistema Portuale - conclude il comunicato - sono stati aggiornati al prossimo mese, in attesa che gli altri stake-holders avanzino le proprie osservazioni per giungere ad un documento che si ritiene potrà trovare la sua principale efficacia nella condivisione con gli Enti e le istituzioni che operano sui territori delle due sponde con una metodologia che conduce a grandi passi verso l'Area Integrata dello Stretto". (ANSA).



Calabria: Catalfamo all' incontro organizzato dall' AdSP dello Stretto finalizzato alla condivisione del Piano Operativo Triennale 2020-22

(FERPRESS) - Catanzaro, 6 LUG - L' Assessore Domenico Catalfamo, in condivisione con il presidente della Giunta regionale calabrese Jole Santelli, è intervenuta venerdì 3 luglio all' incontro organizzato dall' **Autorità di Sistema Portuale dello Stretto** finalizzato alla condivisione del Piano Operativo Triennale 2020-2022 dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. L' Assessore ha dichiarato che "l' incontro ha costituito un' importante occasione per condividere anche con gli altri partecipanti le osservazioni e le proposte che l' Assessorato aveva formalmente avanzato con una nota del 1 luglio, indirizzata al Presidente Mario Paolo Mega, cui va l' apprezzamento per tale modalità partecipata di redazione del Piano". Con riferimento al primo documento di programmazione della nuova **Autorità**, constatato il maggiore approfondimento del Piano in termini di dati, criticità, azioni strategiche ed interventi sui porti siciliani, una delle richieste dell' Assessore avanzate con la nota del 1 luglio è quella di "accelerare il necessario processo di concreta estensione delle competenze e priorità anche sui porti calabresi", accogliendo favorevolmente la scelta di aprire una sede distaccata dell' **Autorità** sulla sponda calabrese. La stessa nota contiene un elenco puntuale di interventi già finanziati dalla Regione Calabria sui porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni e di proposte di azioni strategiche per le quali l' Assessorato sta svolgendo un ruolo di coordinamento rispetto alle strategie di sviluppo del territorio, coinvolgendo anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i concessionari statali, ANAS e RFI. È in questo contesto che sono nate le proposte di potenziamento del servizio di collegamento veloce sullo Stretto avanzate al Ministero nel mese di giugno e le recenti analisi di fattibilità per l' intermodalità con il **sistema** ferroviario del porto di Reggio Calabria. La nota richiama anche l' attenzione sulla necessità di sfruttare le potenzialità connesse alla realizzazione del progetto di autostrada intelligente "Smart Road", esteso con finanziamento della Regione anche allo svincolo di Villa San Giovanni, con la conseguente possibilità di previsione dei traffici di attraversamento dello Stretto e di localizzazione delle merci pericolose. Nel corso del proprio intervento l' Assessore si è soffermata in particolare sulla necessità di una adeguata valutazione della scelta del punto di traghettamento sulla sponda calabrese, almeno per i mezzi pesanti, direttamente collegato alla rete autostradale ed esterno alle aree urbane. L' Assessore Catalfamo, richiamando i contenuti della propria nota, ha ritenuto che ciò debba essere inserito fra le azioni strategiche in maniera esplicita e ferma nella certezza che su questa tematica ci sarà una precisa attenzione dell' **Autorità**. I confronti con l' **Autorità di sistema** Portuale sono stati aggiornati al prossimo mese, in attesa che gli altri stake-holders avanzino le proprie osservazioni per giungere ad un documento che si ritiene potrà trovare la sua principale efficacia nella condivisione con gli Enti e le istituzioni che operano sui territori delle due sponde con una metodologia che conduce a grandi passi verso l' Area Integrata delle Strette.



Il Metropolitan

Messina, Milazzo, Tremestieri

Catalfamo all' incontro organizzato dall' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto sul Piano Operativo Triennale 2020-2022 dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni

L' Assessore Domenica Catalfamo, in condivisione con il presidente della Giunta regionale Jole Santelli, è intervenuta venerdì 3 luglio all' incontro organizzato dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto finalizzato alla condivisione del Piano Operativo Triennale 2020-2022 dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. L' Assessore ha dichiarato che 'l' incontro ha costituito un' importante occasione per condividere anche con gli altri partecipanti le osservazioni e le proposte che l' Assessorato aveva formalmente avanzato con una nota del 1 luglio, indirizzata al Presidente Mario Paolo Mega, cui va l' apprezzamento per tale modalità partecipata di redazione del Piano'. Con riferimento al primo documento di programmazione della nuova **Autorità**, constatato il maggiore approfondimento del Piano in termini di dati, criticità, azioni strategiche ed interventi sui porti siciliani, una delle richieste dell' Assessore avanzate con la nota del 1 luglio è quella di 'accelerare il necessario processo di concreta estensione delle competenze e priorità anche sui porti calabresi', accogliendo favorevolmente la scelta di aprire una sede distaccata dell' **Autorità** sulla sponda calabrese. La stessa nota contiene un elenco puntuale di interventi già finanziati dalla Regione Calabria sui porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni e di proposte di azioni strategiche per le quali l' Assessorato sta svolgendo un ruolo di coordinamento rispetto alle strategie di sviluppo del territorio, coinvolgendo anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i concessionari statali, ANAS e RFI. È in questo contesto che sono nate le proposte di potenziamento del servizio di collegamento veloce sullo Stretto avanzate al Ministero nel mese di giugno e le recenti analisi di fattibilità per l' intermodalità con il **sistema** ferroviario del porto di Reggio Calabria. La nota richiama anche l' attenzione sulla necessità di sfruttare le potenzialità connesse alla realizzazione del progetto di autostrada intelligente 'Smart Road', esteso con finanziamento della Regione anche allo svincolo di Villa San Giovanni, con la conseguente possibilità di previsione dei traffici di attraversamento dello Stretto e di localizzazione delle merci pericolose. Nel corso del proprio intervento l' Assessore si è soffermata in particolare sulla necessità di una adeguata valutazione della scelta del punto di traghettamento sulla sponda calabrese, almeno per i mezzi pesanti, direttamente collegato alla rete autostradale ed esterno alle aree urbane. L' Assessore Catalfamo, richiamando i contenuti della propria nota, ha ritenuto che ciò debba essere inserito fra le azioni strategiche in maniera esplicita e ferma nella certezza che su questa tematica ci sarà una precisa attenzione dell' **Autorità**. I confronti con l' **Autorità** di **sistema** Portuale sono stati aggiornati al prossimo mese, in attesa che gli altri stake-holders avanzino le proprie osservazioni per giungere ad un documento che si ritiene potrà trovare la sua principale efficacia nella condivisione con gli Enti e le istituzioni che operano sui territori delle due sponde con una metodologia che conduce a grandi passi verso l' Area Integrata dello Stretto. Catalfamo piano operativo Porti Reggio Calabria Villa San Giovanni.



Autorità Portuale dello Stretto, incontro per il piano operativo 2020-2022. Catalfamo: "importante occasione per condividere le proposte dell' assessorato"

L' assessore Catalfamo ha partecipato all' incontro organizzato dall' autorità di sistema portuale dello Stretto sul piano operativo 2020-2022 dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni

L' Assessore Domenica Catalfamo, in condivisione con il presidente della Giunta regionale Jole Santelli, è intervenuta venerdì 3 luglio all' incontro organizzato dall' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto finalizzato alla condivisione del Piano Operativo Triennale 2020-2022 dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. L' Assessore ha dichiarato che "l' incontro ha costituito un' importante occasione per condividere anche con gli altri partecipanti le osservazioni e le proposte che l' Assessorato aveva formalmente avanzato con una nota del 1 luglio, indirizzata al Presidente Mario Paolo Mega, cui va l' apprezzamento per tale modalità partecipata di redazione del Piano". Con riferimento al primo documento di programmazione della nuova **Autorità**, constatato il maggiore approfondimento del Piano in termini di dati, criticità, azioni strategiche ed interventi sui porti siciliani, una delle richieste dell' Assessore avanzate con la nota del 1 luglio è quella di "accelerare il necessario processo di concreta estensione delle competenze e priorità anche sui porti calabresi", accogliendo favorevolmente la scelta di aprire una sede distaccata dell' **Autorità** sulla sponda calabrese. La stessa nota contiene un elenco puntuale di interventi già finanziati dalla Regione Calabria sui porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni e di proposte di azioni strategiche per le quali l' Assessorato sta svolgendo un ruolo di coordinamento rispetto alle strategie di sviluppo del territorio, coinvolgendo anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i concessionari statali, ANAS e RFI. È in questo contesto che sono nate le proposte di potenziamento del servizio di collegamento veloce sullo Stretto avanzate al Ministero nel mese di giugno e le recenti analisi di fattibilità per l' intermodalità con il sistema ferroviario del porto di Reggio Calabria. La nota richiama anche l' attenzione sulla necessità di sfruttare le potenzialità connesse alla realizzazione del progetto di autostrada intelligente "Smart Road", esteso con finanziamento della Regione anche allo svincolo di Villa San Giovanni, con la conseguente possibilità di previsione dei traffici di attraversamento dello Stretto e di localizzazione delle merci pericolose. Nel corso del proprio intervento l' Assessore si è soffermata in particolare sulla necessità di una adeguata valutazione della scelta del punto di traghettamento sulla sponda calabrese, almeno per i mezzi pesanti, direttamente collegato alla rete autostradale ed esterno alle aree urbane. L' Assessore Catalfamo, richiamando i contenuti della propria nota, ha ritenuto che ciò debba essere inserito fra le azioni strategiche in maniera esplicita e ferma nella certezza che su questa tematica ci sarà una precisa attenzione dell' **Autorità**. I confronti con l' **Autorità** di sistema **Portuale** sono stati aggiornati al prossimo mese, in attesa che gli altri stake-holders avanzino le proprie osservazioni per giungere ad un documento che si ritiene potrà trovare la sua principale efficacia nella condivisione con gli Enti e le istituzioni che operano sui territori delle due sponde con una metodologia che conduce a grandi passi verso l' Area Integrata dello Stretto.



Zoom 24

Messina, Milazzo, Tremestieri

Sistema portuale dello Stretto, ecco il Piano operativo 2020-2022

All' incontro ha preso parte anche l' assessore Domenica Catalfamo che ha evidenziato le proposte della Cittadella

L'assessore Domenica Catalfamo, in condivisione con il presidente della Giunta regionale Jole Santelli, è intervenuta venerdì scorso all' incontro organizzato dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto finalizzato alla condivisione del Piano Operativo Triennale 2020-2022 dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. L' Assessore ha dichiarato che "l' incontro ha costituito un' importante occasione per condividere anche con gli altri partecipanti le osservazioni e le proposte che l' Assessorato aveva formalmente avanzato con una nota del 1 luglio, indirizzata al Presidente Mario Paolo Mega, cui va l' apprezzamento per tale modalità partecipata di redazione del Piano". Con riferimento al primo documento di programmazione della nuova **Autorità**, constatato il maggiore approfondimento del Piano in termini di dati, criticità, azioni strategiche ed interventi sui porti siciliani, una delle richieste dell' Assessore avanzate con la nota del 1 luglio è quella di "accelerare il necessario processo di concreta estensione delle competenze e priorità anche sui porti calabresi", accogliendo favorevolmente la scelta di aprire una sede distaccata dell' **Autorità** sulla sponda calabrese. La stessa nota contiene un elenco puntuale di interventi già finanziati dalla Regione Calabria sui porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni e di proposte di azioni strategiche per le quali l' Assessorato sta svolgendo un ruolo di coordinamento rispetto alle strategie di sviluppo del territorio, coinvolgendo anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i concessionari statali, Anas ed Rfi. È in questo contesto che sono nate le proposte di potenziamento del servizio di collegamento veloce sullo Stretto avanzate al Ministero nel mese di giugno e le recenti analisi di fattibilità per l' intermodalità con il **sistema** ferroviario del porto di Reggio Calabria. La nota richiama anche l' attenzione sulla necessità di sfruttare le potenzialità connesse alla realizzazione del progetto di autostrada intelligente 'Smart Road', esteso con finanziamento della Regione anche allo svincolo di Villa San Giovanni, con la conseguente possibilità di previsione dei traffici di attraversamento dello Stretto e di localizzazione delle merci pericolose. Nel corso del proprio intervento l' Assessore si è soffermata in particolare sulla necessità di una adeguata valutazione della scelta del punto di traghettamento sulla sponda calabrese, almeno per i mezzi pesanti, direttamente collegato alla rete autostradale ed esterno alle aree urbane. L' Assessore Catalfamo, richiamando i contenuti della propria nota, ha ritenuto che ciò debba essere inserito fra le azioni strategiche in maniera esplicita e ferma nella certezza che su questa tematica ci sarà una precisa attenzione dell' **Autorità**. I confronti con l' **Autorità** di **sistema** Portuale sono stati aggiornati al prossimo mese, in attesa che gli altri stake-holders avanzino le proprie osservazioni per giungere ad un documento che si ritiene potrà trovare la sua principale efficacia nella condivisione con gli Enti e le istituzioni che operano sui territori delle due sponde con una metodologia che conduce a grandi passi verso l' Area Integrata dello Stretto.



"Riparte Messina", il piano per la città dello Stretto con l'apertura di ben 166 cantieri per 500 milioni investimenti

Si è conclusa questa mattina la conferenza stampa di presentazione del Piano straordinario infrastrutturale 'Riparte Messina', il quale include l'apertura di ben 166 cantieri per un costo complessivo pari a 499.876.682,85 milioni di euro di investimenti per i prossimi 18 mesi. Nel dettaglio, al 30 maggio scorso sono stati già riattivati 22 cantieri esistenti, per un totale di oltre 65 milioni di euro. Dal 1 Giugno scorso al 30 settembre, tra Comune di Messina e Città Metropolitana, saranno aperti 65 cantieri per un totale di quasi 128 milioni di euro. Dal 1 ottobre prossimo al 31 dicembre, altri 30 cantieri per una spesa di oltre 42 milioni di euro. Dal 1 gennaio 2021 al 30 giugno prossimo, tra Comune e Città metropolitana saranno aperti altri 42 cantieri per oltre 190 milioni di euro. Infine, dal 1 luglio 2021 al 31 dicembre 2021, gli ultimi 7 cantieri per 73 milioni di euro circa. 'Durante questo periodo emergenziale - afferma il Sindaco di Messina, C ateno De Luca - ci siamo trovati con dei furbetti che sopra le nostre teste sparavano castronerie, mentre sul territorio a tenere buona la gente c' erano i poveri sindaci. Questa è l'Italia che va cambiata, a cominciare da oggi, con un lavoro che è frutto di

due anni di buona amministrazione, senza nessuna improvvisazione, che prevede il rilascio di una banca dati costruita per mettere a sistema e sotto controllo i finanziamenti richiesti e quelli ottenuti. Una piattaforma digitale che l'assessore Carlotta Previti ha costruito con il CED, perché il problema attuale non sono i soldi che ci sono e lo certificherò nella relazione del secondo anno di attività che stiamo chiudendo, ma le procedure di spesa, figlie di un altro problema ancora più insopportabile: una classe burocratica che fa schifo. Il fatto che in passato altre amministrazioni abbiano perso finanziamenti per inettitudine dei burocrati, mentre la politica è rimasta a guardare, dimostra che c'è qualcosa di circa le procedure che va corretto. Abbiamo a che fare con una classe dirigenziale a cui interno troviamo qualche delinquente e ignorante. Pensavano di avere ancora a che fare con dei cretini. Ecco perché con tali soggetti andremo sempre allo scontro'. Gli strumenti chiave che questa Amministrazione ha voluto mettere in campo sono stati in ordine: la creazione di un software di controllo della spesa e di monitoraggio sulle scadenze temporali che consente di raccogliere, registrare, elaborare, trasmettere tutti i dati dei rup e relativi agli stati di avanzamento procedurale e finanziario; atti procedurali. 'Abbiamo una banca dati - continua il primo cittadino - che né la Regione Siciliana né a livello nazionale è stata adottata per mancanza di lungimiranza o pretestuosa volontà. Una banca dati che finalmente offrirà un monitoraggio procedurale sui programmi finanziari afferenti i fondi bilancio ed extra bilancio. Per la mia Amministrazione questa è sempre stata una priorità necessaria a massimizzare l'efficienza dei fondi, assicurando la qualità degli interventi e fornendo risposte concrete alle reali esigenze del territorio. Il monitoraggio serio, non quello farlocco, ci ha permesso di imprimere la decisiva accelerata su tutti i procedimenti tecnico-amministrativi fermi o rallentati. Così facendo potremo assicurare il rispetto dei vincoli temporali imposti da ogni programma, senza il rischio di incorrere nelle procedure di definanziamento degli interventi da parte delle singole Autorità di Gestione, oltre che per beneficiare delle soglie premiali assegnate ai soggetti beneficiari più virtuosi'. "Se penso che sono stati sbloccati iter procedurali di opere importanti come il **Porto di Tremestieri** o via Don Blasco - conclude il Sindaco metropolitano - ferme a causa di irregolarità procedurali amministrative, non ci dormo la notte. La scarsa capacità a recepire i vincoli imposti dai programmi a valere sui fondi extrabilancio, il mancato rispetto dei



tempi e la dilatazione temporale delle fasi procedurali riguardanti la progettazione, le gare e le sottoscrizioni dei contratti, hanno indotto questa Amministrazione a disciplinare in modo uniforme e standardizzato le procedure



Blog Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri

per controllare l' avanzamento e lo stato di attuazione dei singoli interventi. Dal 2018 è cambiata la musica. Da qui ai prossimi diciotto mesi cambierà ulteriormente: consegneremo un piano infrastrutturale da fiore all' occhiello, che nessuno fino ad ora ha avuto il coraggio di attuare. Forse per questo quando il Sindaco De Luca parla dà fastidio, perché mette a nudo tutta l' inconsistenza di certi burocrati senza scrupolo, che con la connivenza di chi mi ha preceduto o governa sopra le nostre teste ha affossato il territorio".

Condivisione Pot di R. Calabria e Villa S. Giovanni

Incontro organizzato dall'AdSp dello Stretto con la Regione Calabria

Redazione

CATANZARO Importante incontro organizzato dall'Autorità di Sistema portuale dello Stretto finalizzato alla condivisione del Piano Operativo Triennale 2020-2022 dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, quello tenutosi venerdì 3 Luglio, cui è intervenuta l'assessore alle Infrastrutture della Regione Calabria, **Domenica Catalfamo** (nella foto), in condivisione con il presidente della Giunta regionale **Jole Santelli**. L'assessore ha dichiarato che l'incontro ha costituito un'importante occasione per condividere anche con gli altri partecipanti le osservazioni e le proposte che l'assessorato aveva formalmente avanzato con una nota del primo Luglio, indirizzata al presidente **Mario Paolo Mega**, cui va l'apprezzamento per tale modalità partecipata di redazione del Piano. Con riferimento al primo documento di programmazione della nuova Autorità, constatato il maggiore approfondimento del Piano in termini di dati, criticità, azioni strategiche ed interventi sui porti siciliani, una delle richieste dell'assessore avanzate con la nota del 1° Luglio è quella di accelerare il necessario processo di concreta estensione delle competenze e priorità anche sui porti calabresi, accogliendo favorevolmente la scelta di aprire una sede distaccata dell'Autorità sulla sponda calabrese. La stessa nota contiene un elenco puntuale di interventi già finanziati dalla Regione Calabria sui porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni e di proposte di azioni strategiche per le quali l'assessorato sta svolgendo un ruolo di coordinamento rispetto alle strategie di sviluppo del territorio, coinvolgendo anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i concessionari statali, Anas e Rfi. È in questo contesto che sono nate le proposte di potenziamento del servizio di collegamento veloce sullo Stretto avanzate al Mit nel mese di Giugno e le recenti analisi di fattibilità per l'intermodalità con il sistema ferroviario del porto di Reggio Calabria. La nota richiama anche l'attenzione sulla necessità di sfruttare le potenzialità connesse alla realizzazione del progetto di autostrada intelligente Smart Road, esteso con finanziamento della Regione anche allo svincolo di Villa San Giovanni, con la conseguente possibilità di previsione dei traffici di attraversamento dello Stretto e di localizzazione delle merci pericolose. Nel corso del proprio intervento l'assessore Catalfamo si è soffermata in particolare sulla necessità di una adeguata valutazione della scelta del punto di traghettamento sulla sponda calabrese, almeno per i mezzi pesanti, direttamente collegato alla rete autostradale ed esterno alle aree urbane. Richiamando i contenuti della propria nota, Catalfamo ha ritenuto che ciò debba essere inserito fra le azioni strategiche in maniera esplicita e ferma nella certezza che su questa tematica ci sarà una precisa attenzione dell'AdSp. I confronti con l'Autorità di Sistema portuale sono stati aggiornati al prossimo mese, in attesa che gli altri stakeholders avanzino le proprie osservazioni per giungere ad un documento che si ritiene potrà trovare la sua principale efficacia nella condivisione con gli Enti e le istituzioni che operano sui territori delle due sponde con una metodologia che conduce a grandi passi verso l'Area Integrata delle Strette.



Stretto di Messina, Catalfamo "Estendere competenze anche sui porti calabresi"

REGGIO CALABRIA - "Accelerare il processo di concreta estensione delle competenze e prioritaria anche sui porti calabresi", e' quanto ha chiesto l' assessora alle Infrastrutture e trasporti della Regione Calabria Domenica Catalfamo nell' incontro con l' Autorita' portuale dello Stretto convocato per la discussione sul Piano operativo 2020-2022 dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. La sede dell' Autorita' dello Stretto e' in Sicilia, nel **porto** di **Messina**. "L' incontro - ha aggiunto Catalfamo - ha costituito un' importante occasione per condividere anche con gli altri partecipanti le osservazioni e le proposte che l' assessorato aveva formalmente avanzato con una nota del 1 luglio, indirizzata al presidente Mario Paolo Mega, cui va l' apprezzamento per tale modalita' partecipata di redazione del Piano". "In questo contesto - ha specificato l' assessora calabrese - sono nate le proposte di potenziamento del servizio di collegamento veloce sullo Stretto avanzate al Ministero nel mese di giugno e le recenti analisi di fattibilita' per l' intermodalita' con il sistema ferroviario del **porto** di Reggio Calabria. Nel nostro documento abbiamo posto anche l' attenzione sulla necessita' di sfruttare le potenzialita' connesse alla realizzazione del progetto di autostrada intelligente 'Smart road', esteso con finanziamento della Regione anche allo svincolo di Villa San Giovanni, con la conseguente possibilita' di previsione dei traffici di attraversamento dello Stretto e di localizzazione delle merci pericolose". Nel corso del proprio intervento Catalfamo si e' soffermata in particolare sulla necessita' di una adeguata valutazione della scelta del punto di traghettamento sulla sponda calabrese, almeno per i mezzi pesanti, direttamente collegato alla rete autostradale ed esterno alle aree urbane. LEGGI ANCHE: Trasporti, Falcomatà: "L' offerta dei treni va aumentata e integrata con l' intermodalità"



Stretto di Messina, Catalfamo 'Estendere competenze anche sui porti calabresi'

È quanto ha chiesto l' assessora alle Infrastrutture e trasporti della Regione Calabria nell' incontro con l' **Autorità portuale** dello Stretto Share on facebook Share on twitter Share on whatsapp Share on email Share on print REGGIO CALABRIA - 'Accelerare il processo di concreta estensione delle competenze e prioritaria anche sui porti calabresi', e' quanto ha chiesto l' assessora alle Infrastrutture e trasporti della Regione Calabria Domenica Catalfamo nell' incontro con l' Autorità **portuale** dello Stretto convocato per la discussione sul Piano operativo 2020-2022 dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. La sede dell' Autorità' dello Stretto e' in Sicilia, nel porto di Messina. 'L' incontro - ha aggiunto Catalfamo - ha costituito un' importante occasione per condividere anche con gli altri partecipanti le osservazioni e le proposte che l' assessorato aveva formalmente avanzato con una nota del 1 luglio, indirizzata al presidente Mario Paolo Mega, cui va l' apprezzamento per tale modalita' partecipata di redazione del Piano'. 'In questo contesto - ha specificato l' assessora calabrese - sono nate le proposte di potenziamento del servizio di collegamento veloce sullo Stretto avanzate al Ministero nel mese di giugno e le recenti analisi di fattibilita' per l' intermodalita' con il sistema ferroviario del porto di Reggio Calabria. Nel nostro documento abbiamo posto anche l' attenzione sulla necessita' di sfruttare le potenzialita' connesse alla realizzazione del progetto di autostrada intelligente 'Smart road', esteso con finanziamento della Regione anche allo svincolo di Villa San Giovanni, con la conseguente possibilita' di previsione dei traffici di attraversamento dello Stretto e di localizzazione delle merci pericolose'. Nel corso del proprio intervento Catalfamo si e' soffermata in particolare sulla necessita' di una adeguata valutazione della scelta del punto di traghettamento sulla sponda calabrese, almeno per i mezzi pesanti, direttamente collegato alla rete autostradale ed esterno alle aree urbane.



Le Autorità di sistema portuale cuori pulsanti delle nuove Zes

Il Ministro per il Sud e la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, ha firmato il 15 giugno, il decreto istitutivo delle Zone economiche speciali per la Regione Sicilia. Saranno due, una per la Sicilia Orientale e una per la Sicilia Occidentale, per un totale di quasi 6 mila ettari, tra aree portuali, retroportuali e aree di sviluppo industriale. L'obiettivo è quello di attrarre investimenti in particolar modo nell'ambito dell'economia portuale in settori come la logistica, i trasporti ed il commercio, e di accompagnare la transizione ecologica degli insediamenti produttivi, attraverso una drastica semplificazione amministrativa e la possibilità di accedere a forti sgravi fiscali. Si tratta del passaggio finale di un percorso che ha visto l'impegno del Ministero per il Sud e la Coesione territoriale per velocizzare l'iter di approvazione delle Zes, in piena e leale collaborazione istituzionale con la Regione Sicilia, fortemente supportata dalle due Autorità portuali di sistema della Sicilia sede di Porti Core della rete Ten-T ovvero Augusta e Palermo. Dopo due anni di un importante lavoro con tutte le istituzioni interessate, le Zes sono oggi una realtà e sicuramente rappresentano una grande opportunità per lo sviluppo regionale. Serviranno a rendere la Sicilia

non solo attraente e bellissima com'è già, ma anche attrattiva, di capitali, attività, persone, lavoro, nuove imprese per lo sviluppo. Per la Zes Sicilia orientale sono state inserite le aree di Acireale, Augusta, Avola, Belpasso, Caltagirone, Carlentini, Catania (con il porto e il retro-porto), l'aeroporto di Comiso, Enna Dittaino, Floridaia, Francofonte, Gela (compresa l'area di riconversione), Melilli, Messina (con il porto cittadino e quello di Lardereria), Milazzo (con porto, retroporto e agglomerato industriale), Militello Val di Catania, Mineo, Niscemi, Pachino, Palazzolo Acreide, Paternò, il porto e il retroporto di Pozzallo, Priolo Gargallo, Ragusa, Rosolini, Scordia, Siracusa con la zona industriale, quella di Santa Teresa e della strada statale 124, Solarino, Tremestieri, Troina, Villafranca Tirrena, Vittoria e Vizzini. I benefici economici delle Zes sono previsti dal decreto legge Mezzogiorno n. 91/2017 e vedono notevoli incentivi fiscali più credito d'imposta per gli investimenti fino a 50 milioni di euro e un consistente regime di semplificazioni che saranno stabilite da appositi protocolli e convenzioni e che comunque prevedono anche l'accelerazione dei tempi procedurali per garantire l'accesso agli interventi di urbanizzazione primaria (gas, energia elettrica, strade, idrico) alle imprese insediate nelle aree interessate. Giorno 01.07.2020 a Palermo nella sede dell'Assessorato alle Attività Produttive della Regione siciliana, alla presenza dell'Assessore On. Turano, si è tenuta la prima riunione di coordinamento delle Zes dopo l'avvenuta approvazione, al fine di organizzare al meglio il sistema e le procedure delle richieste di investimento per le Zone Economiche Speciali della Regione Siciliana. Si passa adesso alla fase operativa che dovrà rendere concreta questa straordinaria opportunità per le imprese che ricadono nel territorio delimitato con il coinvolgimento di territori non formalmente coinvolti. Le Autorità di Sistema, attraverso i Comitati di Indirizzo, saranno il cuore pulsante ed operativo per le Zes, per tale motivo, L'autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, presieduta dall'Avv. Andrea Annunziata, con grande esperienza in tema di Zes avendole seguite in Campania da Presidente dell'Autorità Portuale di Salerno, ha sempre dedicato importanti risorse a questa tematica. Le modifiche introdotte dal DL semplificazioni hanno stabilito che lo Sportello unico amministrativo (Sua) operante presso la Autorità di sistema portuale (ai sensi Legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni) ricopre il ruolo di responsabile unico del procedimento (ai sensi della legge n. 241 del 1990) per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento dell'attività economica nella Zes. A questo proposito, lo stesso testo obbliga che lo





Quotidiano di Sicilia

Catania

anche in formato digitale e in (almeno una) lingua straniera. Inoltre, al Comitato di indirizzo della Zes è affidato il compito di assicurare il raccordo tra il Sua e gli sportelli unici istituiti dalla normativa vigente. Per tale motivo il nostro Ente, cercando di anticipare i tempi, ha fortemente investito su una piattaforma all'avanguardia del Sua e sulla cybersecurity, per circa 4 milioni di euro, al fine di poter offrire un servizio veloce efficiente e soprattutto sicuro ai potenziali investitori che vorranno investire in Sicilia. Tale piattaforma, in via di definizione, di concerto con la Regione siciliana, dovrà essere uno strumento affidabile per dare risposte di fattibilità degli investimenti proposti dagli investitori in tempi certi e brevi. È questa la vera sfida a cui siamo chiamati afferma il Presidente Andrea Annunziata, proprio perché gli investitori, nei vari incontri già avuti e tenuti, anche con la Regione Siciliana all'estero, questo chiedono più che i benefici economici. È una sfida, un'opportunità che la Sicilia non può farsi sfuggire e per tale motivo puntiamo a dare il nostro forte contributo perché le Zes rappresentino una concreta opportunità per il rilancio dell'economia siciliana e nazionale.

Presidente dell' autorità portuale siciliana

"Paese da terzo mondo ci vogliono sei anni per un' autorizzazione"

LAURA ANELLO - PALERMO - La grinta c' è tutta, ma è quella di un leone in gabbia, una gabbia che bisogna forzare ogni giorno per riuscire a correre in libertà. Il leone è Pasqualino Monti, 46 anni, natali a Ischia, da tre anni presidente dell' Autorità portuale della Sicilia occidentale dopo esserlo stato a Civitavecchia, la sua città d' adozione, periodo in cui lo scalo laziale è diventato il primo del Mediterraneo per crociere. Negli uffici lo chiamano tornado. «Il nostro - dice - è un Paese del Terzo mondo, che fa cadere occasioni di mercato per un proliferare di norme che bloccano tutto, che si sovrappongono, che confliggono, interpretabili a destra o sinistra, un Paese dove le decisioni non sono neanche più del legislatore, ma del Tar e del Consiglio di Stato. E dove la burocrazia non fa altro che ostacolare». Per spiegare il suo sfogo - e il suo disperato appello alla semplificazione - basta qualche esempio. «Lei sa che le certificazioni per il dragaggio dei fondali hanno validità tre anni, ma che il ministero dell' Ambiente ce ne mette sei a risponderti? Così quando arriva l' autorizzazione del ministero, le certificazioni fatte dai laboratori sono scadute, e bisogna ricominciare daccapo». Un eterno gioco dell' oca, dove si torna sempre alla casella di partenza. E che a Palermo ha rischiato di mandare a monte l' accordo con Costa Crociere per l' arrivo della sua ammiraglia. «Per avere a Palermo la Costa Smeralda abbiamo dovuto garantire una profondità del fondale di dodici metri e quindi "caratterizzare" il fondale per un milione di metri cubi, cioè verificare la consistenza delle sabbie. Ebbene, abbiamo ballato sul filo di un accordo che vale un milione e mezzo di passeggeri l' anno, ricavi di dieci milioni per l' Autorità, un indotto per il territorio di 50 milioni. Mi chiedo: ma se i fondali sono sott' acqua, che cosa deve cambiare di così consistente in tre anni di tempo?». Monti, formazione da manager, vive tutto il paradosso di guidare un ente pubblico che si pone obiettivi da privato. «Dal momento in cui si progetta un' opera a quando si realizza ci vogliono dai sette ai dieci anni, un tempo che non ha alcuna relazione con le esigenze di mercato». La stazione marittima del porto di Palermo, per esempio, è stata progettata nel 2008, passata per le mani di due commissari, tre presidenti, una gara bandita nel 2011, poi l' appalto, i lavori bloccati l' anno dopo. «Ci sarà consegnata finalmente il prossimo aprile - spiega Monti - ma sarà già vecchia, perché va bene per cinquecento-settecento passeggeri al massimo, quando ormai servono spazi per più di mille». Sul decreto semplificazioni è fiducioso: «Ci sono aspetti che vanno nella direzione giusta, ma vorrei di più. I doveri degli enti pubblici per i piani regolatori dei porti, per esempio. Se ci sono sessanta giorni di tempo per eventuali osservazioni, è sicuro che l' osservazione arriva al cinquantanovesimo. Serve il silenzio-assenso». Lo scenario di rovina industriale del porto di Palermo oggi è un gigantesco cantiere: ha demolito silos, smantellato gru, attrezzato bacini che restituiranno ai mitici cantieri navali creati dai Florio la possibilità di costruire una nave da cima a fondo. Tra lacci e laccioli. «Si è coltivata a lungo l' idea che complicare gli iter sia una manifestazione di virtù - dice - e che abbatta la corruzione. La verità è esattamente opposta. Semplificazione significa trasparenza». - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Decreto semplificazioni: Baumgartner (Anita), autotrasporto e logistica grandi assenti

(FERPRESS) - Roma, 6 LUG - "Nessuna traccia di interventi rilevanti per il settore sembra esserci nella bozza all' esame del Consiglio dei Ministri - dichiara Thomas Baumgartner, Presidente di ANITA - e francamente non ne capiamo la ragione". "Mi domando cosa c' è di scandaloso nel consentire le revisioni anche dei rimorchi presso le officine private? Si tratterebbe solo di perfezionare la norma esistente e dare attuazione a questa importante semplificazione". E ancora perché non valorizzare la mobilità delle merci al pari di quella delle persone abolendo il calendario dei divieti di circolazione per dare continuità produttiva e logistica al Paese?". L' autotrasporto merci e la logistica sono sempre più in difficoltà a causa di politiche che sembrano averli dimenticati nonostante la volontà dimostrata in questi mesi dal Governo di voler aiutare il settore, che ha dato ampia dimostrazione del ruolo strategico che gioca per il Paese. "Ci aspettavamo che il decreto semplificazioni potesse essere occasione per avviare misure, da quelle di più facile realizzazione a quelle più complesse, ma comunque di grande utilità per il settore e a costo zero per lo Stato, invece ancora una volta la categoria deve registrare la totale disattenzione del Governo. Nel frattempo l' economia continua a registrare dati allarmanti sul calo del PIL, sull' interscambio commerciale e sul clima di fiducia delle imprese. A ciò si aggiunge il caos sulle infrastrutture liguri, che sta mandando in tilt il sistema logistico connesso al porto di Genova" - conclude Baumgartner .



Il Nautilus

Focus

Logistica e trasporti, gli strumenti UE per uscire dalla crisi

Martedì 7 luglio dalle 10.00 alle 12.00 deputati e rappresentanti delle istituzioni europee e del governo si confronteranno con gli operatori di due settori particolarmente danneggiati dalla pandemia scatenata dal COVID-19. Per il Parlamento europeo parteciperanno al dibattito Antonio Tajani, capo delegazione di Forza Italia (PPE) e presidente della Commissione per gli Affari costituzionali e della Conferenza dei Presidenti di Commissione (tbc); Brando Benifei, capo delegazione del Partito democratico (S&D); Marco Campomenosi, capo delegazione della Lega (ID); Carlo Fidanza, capo delegazione di Fratelli d' Italia (ECR) e Mario Furore, eurodeputato del Movimento 5 Stelle (NI) e membro della commissione Trasporti. A nome del governo interverrà Salvatore Margiotta, sottosegretario al ministero dei Trasporti e delle infrastrutture, mentre a Francesco Sciaudone, managing partner dello studio legale Grimaldi, sarà affidato il compito di inquadrare il tema e il panorama normativo. A rappresentare i settori della logistica e dei trasporti saranno: Gianfranco Battisti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato; Guido Grimaldi, presidente dell' Associazione logistica dell' intermodalità sostenibile; Pasquale Russo, segretario generale di Confrtrasporto; Massimo Simonini, amministratore delegato e direttore generale Anas (tbc); Francesco Di Majo, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale (porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta); Roberto Barbieri, amministratore delegato Aeroporto di Capodichino. L' evento, organizzato dal Parlamento europeo in Italia e dalla Rappresentanza della Commissione europea in Italia, verrà introdotto dagli interventi di saluto dei rispettivi capi ufficio, Carlo Corazza e Antonio Parenti. Quando e dove: Martedì 7 luglio dalle 10.00 alle 12.00 Diretta Facebook sulla pagina del Parlamento europeo in Italia

Contesto: L' Unione europea ha messo in campo una serie di strumenti per far fronte all' emergenza e consentire il rilancio dell' economia. La BCE sta portando avanti programmi di acquisto di titoli per 1710 miliardi. Sulla base di quanto deciso dall' Eurogruppo e dal Consiglio Europeo, la BEI ha messo a disposizione una nuova linea da 200 miliardi per prestiti alle imprese, che si somma a una linea esistente di 40 miliardi. I fondi residui dell' attuale bilancio dell' Unione, compresi i fondi strutturali, sono disponibili per sostenere il settore senza necessità di cofinanziamento nazionale. Il 27 maggio la Commissione europea ha proposto un fondo per la ripartenza, Next Generation Europe, e un nuovo bilancio pluriennale per un totale di 1850 miliardi. Buona parte di questi fondi dovrebbero essere destinati a infrastrutture e trasporti. Il prossimo vertice europeo del 17 e 18 luglio dovrà trovare un accordo su questa proposta, su cui dovrà esprimersi anche il Parlamento europeo, in modo da rendere disponibili i nuovi fondi a partire dal 2021. In questo contesto, è importante che gli operatori del settore possano confrontarsi con i rappresentanti delle istituzioni europee e nazionali sulla definizione di una strategia di sostegno e rilancio di trasporti e logistica.



Approvato emendamento sull'autoproduzione

Dalla Commissione Bilancio della Camera nell'ambito della conversione in legge del DL Rilancio

Redazione

ROMA La Commissione Bilancio della Camera ha approvato l'emendamento sull'autoproduzione nei porti. Dopo giorni di scontri, venerdì nell'ambito della conversione in legge del Decreto Rilancio, è stato approvato l'emendamento proposto dai parlamentari Pd: Davide Gariglio, Vincenza Bruno Bossio, Laura Cantini, Romina Mura e Debora Serracchiani, dal deputato Luca Pastorino (LeU) e sottoscritto da Paolo Ficara (M5S). La misura fa parte delle proposte emendative al disegno di legge Conversione in legge del decreto-legge 19 Maggio 2020, n. 34, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19. In sostanza, la possibilità di autoprodursi le operazioni portuali viene chiaramente condizionata all'indisponibilità di soggetti portuali ad esse autorizzati oltre che alla dotazione della nave di mezzi meccanici adeguati e all'imbarco di idoneo equipaggio aggiuntivo rispetto alla tabella di sicurezza/esercizio, a tali operazioni esclusivamente dedicato. Le operazioni di imbarco e sbarco, compreso rizzaggio e derizzaggio, saranno ora svolte dai lavoratori delle imprese autorizzate ex articolo 16 o ex articolo 17 della Legge 84/94, il personale di bordo potrà occuparsene solo in quei porti in cui non sia possibile fare ricorso ai suddetti soggetti. Ecco di seguito il testo approvato: Proposta emendativa 199.06. (nuova formulazione) Dopo l'articolo 199, aggiungere il seguente: Art. 199-bis. (Disposizioni in materia di operazioni portuali) 1. Al fine di fronteggiare le emergenze derivanti dall'epidemia da Covid-19 e di favorire la ripresa delle attività portuali, all'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni: a) la lettera d) del comma 4 è abrogata; b) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti: «4-bis. Qualora non sia possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali né mediante le imprese autorizzate ai sensi del comma 3 del presente articolo né tramite il ricorso all'impresa o all'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo di cui, rispettivamente, ai commi 2 e 5 dell'articolo 17, la nave è autorizzata a svolgere le operazioni in regime di autoproduzione a condizione che: a) sia dotata di mezzi meccanici adeguati; b) sia dotata di personale idoneo, aggiuntivo rispetto all'organico della tabella di sicurezza e di esercizio della nave e dedicato esclusivamente allo svolgimento di tali operazioni; c) sia stato pagato il corrispettivo e sia stata prestata idonea cauzione. 4-ter. L'autorizzazione di cui al comma 4-bis è rilasciata previa verifica della sussistenza dei requisiti e delle condizioni ivi previsti. Tale autorizzazione non è compresa nel numero massimo di cui al comma 7». 2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, stabilisce le disposizioni per l'attuazione dei commi 4-bis e 4-ter dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, introdotti dal comma 1 del presente articolo, anche relativamente alla determinazione del corrispettivo e della cauzione e alla fissazione dei termini del procedimento, tenendo conto delle esigenze di economicità dei servizi di trasporto pubblico locale di corto raggio. Negli ultimi giorni, sia Confitarma che Assarmatori avevano più volte manifestato la loro preoccupazione per l'approvazione di questo emendamento, che invece è stato accolto con favore dalle organizzazioni sindacali e dal presidente della Compagnia portuale di Civitavecchia, Enrico Luciani che ha tenuto una conferenza stampa sulla



pagina Facebook della compagnia. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno ringraziato tutti i deputati che con grande senso di responsabilità hanno votato l'emendamento. Questa norma di grande civiltà che rivendicavamo da vent'anni, 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



Messaggero Marittimo

Focus

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. Infine, Luciani, durante la conferenza stampa, ha definito l'approvazione una grande vittoria. L'emendamento ha proseguito ha incontrato da subito grandi ostilità, soprattutto da parte di alcuni armatori ma abbiamo fatto un grande gioco di squadra. Il risultato è un traguardo di civiltà che riguarda la sicurezza dei lavoratori portuali e a partire da oggi, per i nostri porti si apre una nuova pagina.

Logistica e trasporti, gli strumenti UE per uscire dalla crisi

Martedì 7 luglio dalle 10.00 alle 12.00 deputati e rappresentanti delle istituzioni europee e del governo si confronteranno con gli operatori di due settori particolarmente danneggiati dalla pandemia scatenata dal COVID-19. Per il Parlamento europeo parteciperanno al dibattito Antonio Tajani, capo delegazione di Forza Italia (PPE) e presidente della Commissione per gli Affari costituzionali e della Conferenza dei Presidenti di Commissione (tbc); Brando Benifei, capo delegazione del Partito democratico (S&D); Marco Campomenosi, capo delegazione della Lega (ID); Carlo Fidanza, capo delegazione di Fratelli d' Italia (ECR) e Mario Furore, eurodeputato del Movimento 5 Stelle (NI) e membro della commissione Trasporti. A nome del governo interverrà Salvatore Margiotta, sottosegretario al ministero dei Trasporti e delle infrastrutture, mentre a Francesco Sciaudone, managing partner dello studio legale Grimaldi, sarà affidato il compito di inquadrare il tema e il panorama normativo. A rappresentare i settori della logistica e dei trasporti saranno: Gianfranco Battisti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato; Guido Grimaldi, presidente dell' Associazione logistica dell' intermodalità sostenibile; Pasquale Russo, segretario generale di Confrasperto; Massimo Simonini, amministratore delegato e direttore generale Anas (tbc); Francesco Di Majo, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale (porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta); Roberto Barbieri, amministratore delegato Aeroporto di Capodichino. L' evento, organizzato dal Parlamento europeo in Italia e dalla Rappresentanza della Commissione europea in Italia, verrà introdotto dagli interventi di saluto dei rispettivi capi ufficio, Carlo Corazza e Antonio Parenti. Diretta Facebook sulla pagina del Parlamento europeo in Italia.



The screenshot shows the top of a web page for 'Seareporter.it'. The main headline is 'Logistica e trasporti, gli strumenti UE per uscire dalla crisi'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Martedì 7 luglio dalle 10.00 alle 12.00 deputati e rappresentanti delle istituzioni europee e del governo si confronteranno con gli operatori di due settori particolarmente danneggiati dalla pandemia scatenata dal COVID-19'. A small photo of Antonio Tajani is visible. The text continues: 'Per il Parlamento europeo parteciperanno al dibattito Antonio Tajani, capo delegazione di Forza Italia (PPE) e presidente della Commissione per gli Affari costituzionali e della Conferenza dei Presidenti di Commissione (tbc); Brando Benifei, cap delegazione del Partito democratico (S&D); Marco Campomenosi, capo delegazione della Lega (ID); Carlo Fidanza, capo delegazione di Fratelli d' Italia (ECR) e Mario Furore, eurodeputato del Movimento 5 Stelle (NI) e membro della commissione Trasporti. A nome del governo interverrà Salvatore Margiotta, sottosegretario al ministero dei Trasporti e delle infrastrutture, mentre a Francesco Sciaudone, managing partner dello studio legale Grimaldi, sarà affidato il compito di inquadrare il tema e il panorama normativo. A rappresentare i settori della logistica e dei trasporti saranno: Gianfranco Battisti amministratore delegato di Ferrovie dello Stato; Guido Grimaldi, presidente dell' Associazione logistica dell' intermodalità sostenibile; Pasquale Russo, segretario generale di Confrasperto; Massimo Simonini, amministratore delegato e direttore generale Anas (tbc); Francesco Di Majo, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale (porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta); Roberto Barbieri, amministratore delegato Aeroporto di Capodichino. L' evento, organizzato dal Parlamento europeo in Italia e dalla Rappresentanza della Commissione europea in Italia, verrà introdotto dagli interventi di saluto dei rispettivi capi ufficio, Carlo Corazza e Antonio Parenti. Diretta Facebook sulla pagina del Parlamento europeo in Italia.'

Informazioni Marittime

Focus

Marittimi e salute, IMO vara nuove direttive

Per uniformare i protocolli sanitari tra gli Stati membri e garantire il più possibile l'accesso alle cure mediche, soprattutto a terra, l'IMO, insieme all'ILO e al cluster del mare, ha inviato una serie di raccomandazioni

Il segretario generale dell' International Maritime Organization (IMO), Kitack Lim, ha approvato una serie di raccomandazioni volte a garantire l'accesso ai marittimi delle cure mediche a terra in modo rapido e sicuro. Dall' inizio della pandemia, come segnalato da mesi sia dai sindacati dei marittimi che dagli armatori, ci sono stati numerosi casi di permessi di sbarco per motivi medici rifiutati, incluso uno di ictus . A causa delle restrizioni COVID-19, le navi hanno difficoltà a organizzare lo sbarco dei marittimi. È un periodo caratterizzato da ritardi e interruzioni dei cambi di equipaggio. Sono centinaia di migliaia di lavoratori, in tutto il mondo, a soffrire di questi disagi. Sviluppato dalle principali associazioni internazionali del settore in qualità di consulenti (ICS, IAPH, BIMCO, il IFSMA, INTERTANKO, P&I Clubs, CLIA, INTERCARGO, InterManager, IPTA, IMCA, INTERFERRY, FONASBA, ITF e WSC), il documento dell' IMO contiene raccomandazioni alle autorità competenti degli stati portuali e costieri affinché garantiscano ai marittimi l' accesso indiscriminato alle cure mediche. Copre qualsiasi situazione, soprattutto il caso sospetto o confermato di COVID-19. Ci sono consigli sul monitoraggio dei sintomi, protocolli per l' isolamento, sull' utilizzo delle mascherine, sul distanziamento sociale e su tutte le precauzioni per prevenire i contatti tra personale dei terminal a terra e di bordo. Leggi le raccomandazioni dell' IMO agli Stati membri «I marittimi sono al centro di tutto ciò che fa l' IMO», ha affermato il segretario Lim. «Durante le ore più buie della pandemia - continua - hanno mostrato dedizione nel consegnare i beni di cui tutti abbiamo bisogno. Ma la salute e il benessere dei marittimi è importante quanto quella di chiunque. Ora è il momento per i governi di tutto il mondo di raccogliere la sfida, anche assicurando che i marittimi possano avere accesso immediato alle cure mediche quando ne hanno bisogno». In materia di lavoro e commercio marittimo, gli Stati membri dell' IMO (praticamente tutti) sono vincolati dalla Convenzione sul lavoro marittimo dell' International Labour Organization (OIL). Gli Stati di approdo sono responsabili di garantire ai marittimi l' accesso alle strutture mediche di terra. L' obbligo di salvare i marittimi in difficoltà è sancito anche dalla Convenzione internazionale per la sicurezza della vita in mare (SOLAS), dalla Convenzione sulla ricerca e il salvataggio marittimi (SAR) e dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS). Da maggio l' IMO sta sollecitando gli Stati membri ad attuare un quadro di protocolli, sempre sviluppato insieme agli operatori del settore, in materia di sicurezza della navigazione e spostamenti degli equipaggi durante. Chiedono specificamente ai governi di designare i marittimi e il personale marittimo come "lavoratori chiave". «Resta essenziale implementare questi protocolli - conclude Lim - poiché centinaia di migliaia di marittimi restano bloccati a bordo delle navi e devono continuare a lavorare per diversi mesi oltre il loro contratto originale o, al contrario, sono bloccati a terra, senza possibilità di unirsi alla nave per lavorare». - credito immagine in alto.

