



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 08 luglio 2020



Prime Pagine

08/07/2020	Corriere della Sera	8
08/07/2020	Il Fatto Quotidiano	9
08/07/2020	Il Foglio	10
08/07/2020	Il Giornale	11
08/07/2020	Il Giorno	12
08/07/2020	Il Manifesto	13
08/07/2020	Il Mattino	14
08/07/2020	Il Messaggero	15
08/07/2020	Il Resto del Carlino	16
08/07/2020	Il Secolo XIX	17
08/07/2020	Il Sole 24 Ore	18
08/07/2020	Il Tempo	19
08/07/2020	Italia Oggi	20
08/07/2020	La Nazione	21
08/07/2020	La Repubblica	22
08/07/2020	La Stampa	23
08/07/2020	MF	24

Primo Piano

07/07/2020	Informazioni Marittime	25
Parliamo di porti ai tempi del Covid. 9 luglio conferenza stampa Assoporti		
08/07/2020	Il Gazzettino Pagina 30	26
Baretta: «Nessun vantaggio» Assoporti: «Vicini al presidente» Musolino: «Manovra di palazzo»		

Trieste

07/07/2020	Il Nautilus	27
Italia Veloce: Serracchiani, occasione per dare scossa a ferrovie in Fvg		

08/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 72	28
08/07/2020	Panorama Pagina 67 <i>Francesco Galletti</i>	29
COSÌ ROMA PUÒ EVITARE LA TENAGLIA DI PECHINO		

Venezia

08/07/2020	Corriere del Veneto Pagina 8 <i>Francesco Bottazzo</i>	31
«Commissario? Nulla di grave» Porto, l' affondo di Brugnaro		
08/07/2020	Il Gazzettino Pagina 30 <i>ROBERTA BRUNETTI</i>	33
Bordata di Brugnaro: «Porto, commissario? Non è un problema»		
08/07/2020	Il Gazzettino Pagina 31 <i>ELISIO TREVISAN</i>	34
Lo stallo congela l' accordo per la divisione delle aree		
08/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24	36
Porto e commissario Botta e risposta fra il sindaco e Baretta		
07/07/2020	Venezia Today	37
Porto. Brugnaro: «Commissario darebbe una scossa». Musolino: «Manovra di palazzo»		
08/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	38
Lettera ai ministri per bloccare gli scavi nel canale Vittorio Emanuele		
08/07/2020	Il Fatto Quotidiano Pagina 12 <i>Giuseppe Pietrobelli</i>	39
Mose senza fondo, cause pendenti per 330 milioni		
08/07/2020	Il Gazzettino Pagina 13 <i>ROBERTA BRUNETTI</i>	41
Mose, la prova generale riesce a metà		
08/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16	43
Mose, ultimo test Le sei paratoie di Punta Sabbioni restano giù		
08/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16	45
Mazzacurati e la successione negli ultimi giorni dell' impero		
08/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	46
Danni d' immagine per 76 milioni domani nuova udienza in Tribunale		
08/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	47
Inaugurazione da 45 mila euro Ambiente Venezia «Ci saremo»		
08/07/2020	La Stampa Pagina 5	48
Mose, il test è un mezzo flop La barriera si alza a metà		

Savona, Vado

08/07/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19	49
'Lo Scaletto dei disabili potrebbe essere trasferito'		
08/07/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19	50
Spiagge libere senza wc, Comune e Authority chiedono aiuto ai balneari per garantire il servizio		
08/07/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 35 <i>ELENA ROMANATO</i>	51
Madonnetta, le recinzioni non fermano i bagnanti		
08/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 73	52
SAVONA CAPITALE DELLA LOGISTICA		

Genova, Voltri

08/07/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9	53
"La Torre non era fondamentale il porto va avanti anche senza"		

07/07/2020	Ansa		55
Torre piloti bis: chiesti 5 anni per ammiraglio Angrisano			
07/07/2020	Genova Today		56
Crollo Torre Piloti, chieste le condanne per la posizione pericolosa: 5 anni per Angrisano			
07/07/2020	Genova24		57
Crollo della torre Piloti, il pm chiede 5 anni per l' ammiraglio Angrisano			
07/07/2020	Ship Mag		58
Tragedia della Torre Piloti, il pm: "Condannate Angrisano a cinque anni"			
07/07/2020	FerPress		59
Autostrade per l' Italia: Tomasi incontra a Genova i vertici di Autorità Portuale, Confindustria e Camera di Commercio			
07/07/2020	Genova Today		60
Autostrade, l' ad Tomasi incontra porto e categorie produttive. Attesa per la decisione del Mit			
07/07/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	62
Concessione bacini di carenaggio a Genova			
07/07/2020	Shipping Italy		63
Sciopero generale del trasporto merci in Liguria il 24 luglio			
07/07/2020	StraNotizie		64
Porto, inchiesta su sicurezza edifici a filo di banchina			

La Spezia

08/07/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 36	66
«Sul porto meglio che ci sia cautela La disinvoltura genera incompiute»			
08/07/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 40	68
«La foto-choc degli operai pretesto per accusarci»			
07/07/2020	Citta della Spezia		69
Quaretti, Filt Cgil: Sicurezza e lavoro devono andare di pari passo			
07/07/2020	Citta della Spezia		70
"Per i lavoratori del porto servono più sicurezza e meno interferenze"			
07/07/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	71
Bucchioni: non denigrare per sostenere interessi corporativi			
07/07/2020	Shipping Italy		72
A Spezia traffici in calo di oltre il 20%. Ripresa da Agosto			

Ravenna

08/07/2020	Corriere di Bologna	Pagina 7	Alessandra Testa	73
Il Porto di Ravenna si espande E sfrutta la crisi di Genova				
08/07/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 8	ALESSANDRO MONTANARI	75
Addio allagamenti al bacino pescherecci Banchine consolidate				

Marina di Carrara

08/07/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 19		76
La Camera cancella il maxi aumento dei canoni demaniali				

Livorno

08/07/2020	Il Tirreno	Pagina 6		77
Tirrenica e Darsena Europa: arrivano i commissari per i grandi cantieri				

08/07/2020	Il Tirreno Pagina 19	79
08/07/2020	La Nazione Pagina 19	81
08/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 35	82
08/07/2020	La Repubblica (ed. Firenze) Pagina 5	83
07/07/2020	FerPress	85
08/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 73	86
08/07/2020	La Gazzetta Marittima	87
08/07/2020	La Gazzetta Marittima	88
08/07/2020	La Gazzetta Marittima	89

Piombino, Isola d' Elba

08/07/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 14	90
08/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 48	91

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

08/07/2020	Corriere Adriatico Pagina 6	92
08/07/2020	Corriere Adriatico Pagina 6	93
08/07/2020	Corriere Adriatico Pagina 11	94

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

08/07/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37	96
07/07/2020	FerPress	97
07/07/2020	Primo Magazine	GAM EDITORI 99
07/07/2020	Radio Radicale	100
08/07/2020	La Gazzetta Marittima	101

Napoli

08/07/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 20	102

08/07/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 20	<i>Maria Pirro</i> 104
07/07/2020	Informazioni Marittime	<i>PAOLO BOSSO</i> 106
253 milioni di lavori in corso nei porti di Napoli e Salerno		

Salerno

07/07/2020	Anteprima 24	107
AdSP, opere pubbliche per 194 milioni a Salerno: l'elenco		

Bari

08/07/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 25	108
Porto, sequestrate 14 tonnellate di rifiuti elettronici pericolosi		
08/07/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 23	109
La pattumiera del mare che ingoia la plastica		
07/07/2020	Ansa	110
Rifiuti:pattumiera del mare installata in porto vecchio Bari		
07/07/2020	Bari Today	111
Una pattumiera marina per raccogliere i rifiuti gettati in acqua: il 'cestino' Seabin arriva nel Circolo della Vela di Bari		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

08/07/2020	Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza) Pagina 23	112
Richiesta di accesso agli atti dalla senatrice Abate		
07/07/2020	Il Dispaccio	113
Abate (M5S): "Accesso agli atti al Comune di Corigliano-Rossano per ottenere documenti sul Porto"		
07/07/2020	Ship Mag	<i>VITO DE CEGLIA</i> 114
DL Semplificazioni: nomina presidenti di AdSP, la "manina nera" ha colpito ancora / Il caso		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

08/07/2020	Gazzetta del Sud Pagina 19	115
Tre anni decisivi per l' Authority		
08/07/2020	Gazzetta del Sud Pagina 26	117
Terminal inadeguati e disagi		
07/07/2020	GiornaleDiLipari	118
Associazioni eoliane segnalano gravi disservizi nel porto di Milazzo		
07/07/2020	Ship Mag	119
Authority sullo Stretto: al via le candidature per la nomina a segretario generale		
07/07/2020	TempoStretto	<i>Marco Ipsale</i> 120
L'Autorità Portuale dello Stretto cerca un nuovo segretario generale. Curricula entro il 28 luglio		

Catania

08/07/2020	La Sicilia Pagina 15	121
«Un collegamento ferroviario tra area portuale e Interporto»		

Focus

08/07/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 1	123
La tutela dei portuali			
08/07/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 14	124
Tutela dei portuali			
08/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 72	125
LE AUTOSTRADE DEL MARE FUNZIONANO MA SI DEVE FARE MOLTO DI PIÙ			
08/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 73	126
NAVI CARGO SEMPRE PIÙ ECOLOGICHE LA SVOLTA BLU DI GRIMALDI			
08/07/2020	La Stampa	Pagina 17	127
L' affondo Ue sulle navi "Dovranno pagare in base alle emissioni"			<i>MARCO BRESOLIN</i>
07/07/2020	Informare		128
Le emissioni di CO2 dello shipping dovranno essere incluse nel sistema UE di scambio di emissioni			
07/07/2020	Informazioni Marittime		129
Bruxelles ci riprova: Parlamento Ue chiede taglio CO2 per lo shipping			<i>PAOLO BOSSO</i>
07/07/2020	Ship Mag		130
Il diktat UE: "L' industria dello shipping inquina troppo, dal 2021 sarà inclusa nel sistema europeo ETS"			
07/07/2020	Shipping Italy		131
Dall' Europa in arrivo limiti ancora più stringenti all' inquinamento del trasporto marittimo			
07/07/2020	Messaggero Marittimo		132
Msc Technology ha scelto Nextto Lingotto			<i>Vezio Benetti</i>
07/07/2020	The Medi Telegraph		133
Crociere, le compagnie scaldano in motori e aspettano il governo			
07/07/2020	Shipping Italy		134
L' Antitrust bacchetta il Governo sulle proroghe a Tirrenia-Cin e ai concessionari dei porti			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 6397310
Roma, Via Campana 50/C - Tel. 06 6882851

FONDATA NEL 1876

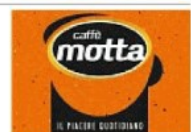
Servizio Clienti - Tel. 02 6397310
mail: servizioclienti@corriere.it



Cade anche la Lazio
Milan, super rimonta
Battuta la Juventus
di **Mario Sconceri** alle pagine 50 e 51



Domani gratis
Così il sonno cambia
col passare degli anni
in edicola con il **Corriere**



Gli obiettivi dell'esecutivo

LA (LUNGA) LISTA DI BUONI PROPOSITI

di **Massimo Franco**

La massa dei progetti è schiacciata. Riflette una logica della quantità, usata per trasmettere la sensazione di una rivoluzione benefica destinata a trasformare l'Italia. L'obiettivo, neanche velato, è di permettere al premier Giuseppe Conte di compiere il suo pellegrinaggio europeo con le carte virtualmente in regola. «È un decreto di cui mi vanterò nell'Ue», ha affermato ieri con un filo di iattanza.

continua a pagina 9

L'INTERVISTA **PEDRO SÁNCHEZ**

«Patto Italia-Spagna per la svolta della Ue»

di **Aldo Cazzullo**

Pedro Sánchez (Madrid, 1972) è diventato segretario generale del Partito socialista nel 2014, si è dimesso da leader e da deputato per non sostenere il governo di destra, ha girato le sezioni con la sua auto — una Peugeot 407 —, ha riconquistato il partito alle primarie, ha fatto cadere l'esecutivo di destra, diventando capo del governo spagnolo il 2 giugno 2018. Ha vinto due elezioni, sia pure senza maggioranza assoluta. Ora ha dovuto gestire un'emergenza da quasi 30 mila

“L'accordo sul Recovery Fund si può e si deve fare entro luglio. L'Europa dimostri di valere i suoi popoli



morti. Questa con il **Corriere** è la sua prima intervista a un media straniero dall'inizio della pandemia. L'appuntamento è al palazzo della Moncloa, dove oggi arriverà il premier Giuseppe Conte. Siamo nella sala che raccoglie le opere di Antoni Tàpies, il pittore catalano. Tra le due sedie ci sono cinque metri: Pedro Sánchez può togliere la mascherina e parlare con il suo tono di voce basso.

continua alle pagine 2 e 3

GIANNELLI



I conti e la ripartenza

L'AIUTO TEDESCCO NON È PER SEMPRE

di **Federico Fubini**

Se c'è un'immagine che aiuta a capire Angela Merkel è quella del suo sguardo durante un incontro con una scolarella, il 15 luglio 2015. Una rifugiata adolescente arrivata dai campi palestinesi in Libano le chiede se davvero, come sembra, dovrà tornare indietro. La cancelliera le risponde che la Germania non può accogliere tutti, «das kann man nicht schaffen», non ci si riesce.

continua a pagina 32

Il decreto Semplificazioni approvato «salvo intese». Limiti per l'abuso d'ufficio, è scontro nella maggioranza

Il governo sblocca 130 cantieri

Piano grandi opere, dalla Tav al Mose. Conte: farà correre il Paese. Salvini: solo parole

Siamesi Nate unite per la testa, l'intervento al Bambino Gesù



Le gemelline di origine centrafricana con la mamma e l'équipe medica: l'intervento risale al 5 giugno, le bimbe stanno bene

La festa per le gemelline Ora vivranno separate

di **Clarida Salvatori**

Nuovo successo dell'Ospedale Bambino Gesù di Roma: per la prima volta in Italia sono state separate due gemelline siamesi unite dalla nuca, con cranio e gran parte del sistema venoso in comune. L'intervento è durato 18 ore.

a pagina 19

Il decreto Semplificazioni, dopo una lunga maratona notturna, incassa l'ok «salvo intese». Cioè, con la possibilità di rimodularlo prima della pubblicazione. Spicca, tra le mole di norme, lo sblocco di 130 grandi opere. Grazie a una sorta di «corsia preferenziale», con la nomina di commissari ad hoc. Si va dalla Tav al Mose di Venezia. Conte esulta: trampolino per l'Italia. E guarda al decisivo Consiglio Ue. Critico Salvini: «Solo parole». Tensioni Pd-M5S fino alla fine per la modifica dell'abuso d'ufficio.

da pagina 4 a pagina 9

Silvio Berlusconi Il caso Mes

«Pronto a votare sì sui fondi europei, perderli è assurdo»

di **Tommaso Labate**

“I Mes? Voteremmo sì «per il bene dell'Italia. Le alleanze non c'entrano». Il leader di Forza Italia Silvio Berlusconi in un'intervista al **Corriere** ritiene che la strada per le elezioni sia la più auspicabile e che «un nuovo governo appare improbabile».

a pagina 9

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Né una donna né una mascherina. In questo assembramento di maschi alfa che ostentano pollicioni assertivi dopo il Sacro Barbecue del 4 luglio presso l'ambasciata americana in Brasile. Quello in bianco al centro della foto è il presidente Bolsonaro, della Shrubffoni & Associati. Il giorno dopo si sveglierà con la febbre alta, le ossa rotte e l'olfatto incapace di riconoscere una fetta di gorgonzola a favore di vento: i sintomi del coronavirus. La popolarità del presidente presso i suoi odiatori è talmente solida che ieri la frase più cliccata sui social brasiliani era «Forza Covid». Faccio appello alle mie residue scorte di buonismo per scrivere invece: «Forza Bolsonaro». Non avrei mai pensato di riuscirci. Ma non avrei mai neanche pensato di ve-

Forza Bolsonaro



derlo uscire da un ospedale con la mascherina sulla bocca. Ancora due mesi fa concionava: «I brasiliani andrebbero studiati perché si tuffano nelle fognie e non gli succede nulla». Adesso si contano 65.000 morti e un milione e mezzo di malati, l'ultimo dei quali è lui. Nel tentativo di somministrare il vaccino del machismo era arrivato a dire: «Alcuni moriranno, ma tanto prima o poi succede a tutti». Il Covid ha peggiorato il mondo, però mi si lasci la speranza che riesca a migliorare almeno Bolsonaro. Considerati i suoi trascorsi, non dovrebbe essere così difficile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

EuPhidra colorPRO XD

LA PRIMA TINTURA PERMANENTE CON GOCCE DI ACIDO JALURONICO NEL COLORE

Formula eXtra Delicata

SENZA ammoniaca, para-fenilendiammina, resorcina, parabeni

MADE IN ITALY



L'Ordine (o Disordine) dei giornalisti lombardo (o lumbard) apre un fascicolo contro Selvaggia Lucarelli dopo gli insulti leghisti al figlio: il mondo alla rovescia



Mercoledì 8 luglio 2020 - Anno 12 - n° 187
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 "Carlo Alberto Della Chiesa"
Spedizione abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 22/05/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

LINCIAGGIO SU RETE4

Porro&C.: tutte le balle pro B. contro Esposito



◻ CORRIAS, MARRA, MASALI E PACELLI A PAG. 6-7

CONTENZIOSI E RICATTI

Mose, altri guai: cause per danni da 330 milioni

◻ PIETROBELLI A PAG. 12

BANGLADESH-ITALIA

Da Dacca stop ai voli: 77 nuovi casi a Fiumicino

◻ BISIGLIA A PAG. 13

"FINANCIAL TIMES"

"Un mld di bond sul mercato legati alla 'ndrangheta'"

◻ A PAG. 15

» CASA BIANCA TREMA

Il Diavolo veste Melania (o così dice l'assistente)

» Alessia Grossi

Della Andy del film con Meryl Streep nei panni di Miranda Priestly, *Il diavolo veste Prada*, Stephanie Winston Wolkoff (l'ex assistente della First Lady Usa, Melania Trump, in uscita con il libro *revelazione Melania and me*) non ha molto, se non il dato principale, quello di aver lavorato con il vero diavolo, Anne Wintour.

A PAG. 14

L'ABBUFFATA dei cantieri veloci

GRANDI OPERE

CANCELLERI (M5S): "MODERNIZZIAMO IL SUD CON PIÙ TURISTI E AZIENDE" RAMELLA: "LAVORI INUTILI SENZA SVILUPPO. COSTI E DANNI PER TUTTI"

◻ DE CAROLIS E DI FOGGIA A PAG. 2-3-4

GARE D'APPALTO

VANNUCCI: "VEDO DISASTRI TIPO G-8 E OSPEDALE IN FIERA". LA PM DOLCI: "NESSUN DONO ALLE MAFIE MA ATTENZIONE AI CORRUTTORI"

◻ DIARELLI E MILOSA A PAG. 4

Ma i rischi restano

Mannelli



IL SOCIAL "COMUNISTA"

Usa e Londra contro TikTok: "I dati ai cinesi"

◻ PROVENZANI A PAG. 14

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Il "clero" burocratico a pag. 2
- Gismondo L'eredità del Covid a pag. 17
- Monaco Renzi e il maggioritario a pag. 9
- Robecchi Sora Meloni e i fasci a pag. 9
- Luttazzi L'auto-necrologio di B. a pag. 8

MARIO FORTUNATO

Che scemi, io e Nanni Moretti sulla sua Vespa

◻ MOLICA FRANCO A PAG. 18

La cattiveria

È nata la nuova Alitalia. Sta bene e già mangia tantissimo

WWW.SPINOZA.IT

La pistola fumante

» Marco Travaglio

Da quando, il 1° agosto 2013, la sezione Ferie della Cassazione da lui presieduta condannò definitivamente B. per frode fiscale a 4 anni, gli impiegati del pregiudicato - come da contratto - hanno svelato una raffica di particolari inquietanti della sua biografia, fino a quel momento immacolata. Una collezione da Guinness di scheletri nell'armadio scovati dai segugi del *Giornale* e degli altri fogli aziendali: setacciando fascicoli, compulsando sentenze, auscultando portoni e fioriere, interrogando edicolanti, perlustrando bar, ristoranti, tavole calde, hotel e motel, importunando passanti, scoprendo tombe e cassonetti, nella bizzarra convinzione che B. torni incensurato se si dimostra che uno degli 11 giudici che l'han condannato in primo, secondo e terzo grado è un poco di buono. Purtroppo, diversamente da quelle dei pm a B., le accuse degli house organ a Esposito si erano rivelate false. Falso che avesse barattato la richiesta di archiviazione per suo figlio, scoperto a cena con la Minetti, in cambio della condanna di B. (la richiesta sul figlio era di sei mesi prima che il processo B. giungesse sul suo tavolo). Falso che suo figlio parlasse con lo 007 La Motta in carcere (quello non era suo figlio, ma il figlio di suo fratello Vitale, allora Pg di Cassazione). Falso che a tavola Esposito alzò il gomito (è astemio).

Falso che tenesse lezioni a pagamento nella scuola della moglie all'insaputa del Csm (insegnava gratis con l'ok del Csm). Falso che si appropriasse di processi altrui per finire sui giornali (sostituiva doverosamente colleghi assenti). Falso che faccia vita da nababbo (la "prova", una Mercedes, è un ferrocchio del 1971 acquistato nel '77 con 300mila km). Falso che fosse odiato per la sua faziostà quando era pretore a Sapri (lo odiavano solo i suoi imputati che, accettò il Csm, avevano ordito "un complotto contro l'Esposito"). Falso che fosse stato trasferito per affari loschi (il Tar annullò il provvedimento perché le accuse erano fasulle). Falso che abbia anticipato a cena la condanna di Wanda Marchi. Falso che avesse raccontato in giro le telefonate sexy delle girl di Arcore (mai lette da nessuno e subito distrutte dai giudici di Napoli). Falso che sia una toga rossa di estrema sinistra (il *Giornale*, prima della sentenza su B., definì lui e gli altri 4 "toghe moderate"). Falso che una sera, a casa di un tizio di San Nicola Arcella (Cosenza), ospite d'onore insieme all'attore Franco Nero, ripettesse a cantilena per tutta la cena "Berlusconi mi sta sulle palle, gli faccio un mazzo così" (non l'aveva come imputato e si occupava di criminalità organizzata, mentre B. inespugnabilmente non aveva processi in materia).

SEGUE A PAGINA 20



il Giornale



MERCOLEDÌ 8 LUGLIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 261 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4371 il Giornale tel. 02-58384001

ALLARME SUI CONTI

ARRIVA LO TSUNAMI

*Pil a picco (-11,4%), 4 imprese su 10 chiuderanno, boom di disoccupati e famiglie senza soldi per spesa e mutuo. Ma Conte rimane a guardare
Il bluff Semplificazioni: 11 slide per non decidere nulla*

■ Sulla testa del governo piovono dati allarmanti: le previsioni sul Pil nel 2020 a -11,2%; quattro imprese su dieci rischiano di chiudere dopo l'emergenza Coronavirus; aumentano i disoccupati e le famiglie che non arrivano a fine mese. Conte lancia il decreto Semplificazioni, ma è solo una scatola di annunci.

servizi da pagina 2 a pagina 6

GLI ERRORI DEL GOVERNO

ADDIO AL BUON SENSO

IN DIECI FACILI MOSSE

di Nicola Porro

La ferita più grande che questo governo sta producendo in Italia è la totale mancanza di buon senso che lo contraddistingue. E un certa assuefazione che ne consegue. Il discrimine non è più adottare politiche economiche liberali (queste sconosciute) o socialiste. No, qui si tratta proprio dell'Abc. Senza nessuna pretesa di esatilità, segnaliamo dieci piccole-grandi follie di questi giorni, che da sole danno il senso della totale confusione che governa Palazzo Chigi. E che purtroppo scende per i rami e contagia un apparato burocratico che sembra vivere in un altro mondo.

1) In Italia, dice l'Inps, hanno ricevuto un assegno di assistenza 16 milioni di residenti. Il buon senso dovrebbe far capire che questo genere di intervento non è sopportabile e che una volta finite le risorse o meglio le linee di credito, questi 16 milioni faranno le barricate. Si aspetteranno dallo spacciatore Stato la dose di assistenza che esso non sarà più in grado di fornire.

2) Lo sciagurato decreto Dignità, votato anche dai leghisti, ha ridotto la possibilità di fare contratti a termine. I diversi decreti delle ultime settimane hanno cercato di cambiare le cose. Sapete cosa ne è uscito? Una proroga dei contratti per i giorni eventualmente non lavorati in periodo Covid. Nel frattempo i contratti a tempo sono crollati di circa mezzo milione. Insomma le imprese che hanno un futuro incerto dovranno presto licenziare tutti i contratti a termine che hanno già fatto un giro, perché qualche genio pensa che si possa abusare di questo strumento contrattuale. Risultato finale: più disoccupati.

3) Il governo che assiste 16 milioni di cittadini non poteva lasciare fuori gli *happy few* che vivono nelle Ztl e ha loro concesso 120 milioni con il bonus monopattini. Per l'80 per cento fabbricati in Cina e Usa. Alle auto ha concesso 100 milioni. In questo settore l'Italia è il secondo produttore in Europa, la Bmw compra circa 4 miliardi di componentistica in Italia, circa la metà del parco auto è maggiorenne (ha più di 18 anni) e al governo hanno litigato per introdurre una nuova rottamazione. Quest'anno comporterebbe un costo fiscale, e l'anno prossimo genererebbe un surplus. E questi sono ancora lì che discutono.

4) A proposito di discussioni, il Consiglio (...)

segue a pagina 6

ERVINA E PREFINA HANNO 2 ANNI

Le gemelline separate per rinascere Intervento record al «Bambin Gesù»

di Manila Alfano

a pagina 18



FELICITÀ La gioia della mamma: «Spero che diventino dottoresse»

IL PRESIDENTE BRASILIANO MINIMIZZA

Bolsonaro positivo al Coronavirus Altro leader negazionista beffato

Paolo Manzo

a pagina 12

LEGGE ELETTORALE

Le trame per fermare il centrodestra

di Augusto Minzolini

Le immagini che dimostrano come l'attuale scenario politico sia un insieme di «accrocchi», sfilano tutti i giorni davanti agli occhi. Il decreto «rilancio» per giorni è stato rimpallato tra la Commissione bilancio di Montecitorio, Palazzo Chigi, il ministero dell'Economia e la Ragioneria dello Stato, dato che per colpa dei mille compromessi tra Sstelle e Pd il decreto ha sfiorato di

100 milioni. La maratona in Consiglio dei ministri sul decreto «semplificazioni» ha, invece, partorito l'ennesima approvazione «salvo intese», premessa per possibili ripensamenti o rinvi. Tutto questo mentre le previsioni sulla nostra economia si aspettano il precipizio di un Pil che va giù dell'11,2%. Siamo alle solite: come l'amalgama della maggioranza gialloverde è saltata per il diverso Dna di grillini e leghisti, ora, da qui (...)

segue a pagina 7

DALLE MASCHERINE ALLA RIAPERTURA DELLE AULE

Arcuri premiato per i flop Farà danni pure a scuola

di Vittorio Macioce

Il governo, con il decreto Semplificazioni, ha deciso che Domenico Arcuri si occuperà anche della riapertura delle scuole. Sarà lui a riformare di mascherine, gel, apparecchiature, arredi e tutto quello che può servire a insegnanti e studenti. Non solo: gestirà gli appalti per mettere in sicurezza gli edifici. E già scoppia la polemica.

FOCOLAI DI IMPORTAZIONE

Rischio contagi Sospesi i voli dal Bangladesh

Maria Sorbi

a pagina 4 con Tagliaferri alle pagine 10-11

IL PARERE DEL LEADER DELLA SINISTRA INGLESE

«Esposito ostile a Berlusconi»

Greco e Zurlo a pagina 8

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIRE IN ABBOZZO: 10.000 LIRE IN 12 FASCE (10.000 LIRE IN 12 FASCE)
10.000 LIRE IN 12 FASCE (10.000 LIRE IN 12 FASCE)

SISTENIUM

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*Fonte: DATI IQVIA MARZO 2020

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO RITENUTI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA. EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SALUTE.

GLI EROI PER CASO DELLA STORIA

L'«angelo» che salvò Reagan: da bodyguard a predicatore

di Massimo M. Veronese

Sono uomini che hanno incrociato il proprio destino con quello della Storia. Sono gli «eroi per caso» che il *Giornale* racconterà da oggi in un ciclo dedicato agli «uomini ombra» che hanno lasciato il segno. Come Jerry Parr, che nel 1981 salvò la vita al presidente Ronald Reagan.

ALLE ORIGINI DEL MITO

«Nessuno voleva le mie musiche»
Così il Maestro si confessava

di Ennio Morricone

a pagina 19

a pagina 25

PONZI SpA

INFOPROVIDING NPL e UTP

Indagini patrimoniali per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

Francesco Ponzi
CEO Ponzi SpA

MILANO ROMA

ponzi.com
ponzi@ponzi.com
ponziinvestigazioni.com

Numero Verde
800-013458

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 8 luglio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

Milano, indagini da un agguato a gioiellieri

**Rapine di auto di lusso
e assalti ai bancomat
Manette alla banda rom**

Palma a pagina 18



Varese, in sala operatoria

**Insulti omofobi
al paziente:
chirurgo sospeso**

Rigano a pagina 19

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

Cosa (non) sappiamo del Coronavirus

Qual è l'origine del morbo? È mutato? Perché colpisce in modo diverso? I vaccini saranno sicuri? Si diventa immuni? A 6 mesi dall'inizio dell'emergenza restano molti interrogativi. L'immunologo: abbiamo fatto miracoli, era un enigma

Servizi alle
pagine 8 e 9

L'emergenza sottovalutata

**Restituiamo
la scuola
ai nostri ragazzi**

Elena Ugolini

Davanti alle immagini delle discoteche di Riccione piene di ragazzi che ballano e alle scuole vuote di questi mesi viene da piangere. Quello che vale per l'esame di maturità e per i centri estivi sembra non servire nei locali da ballo e i ragazzi non capiscono più dove sta il vero. Siamo in emergenza sanitaria o no? Si potrà ritornare a scuola a settembre con la propria classe o no? Si potrà frequentare l'Università o no? Questa incertezza e l'ipocrisia di messaggi assolutamente contraddittori non fanno bene ai ragazzi. Non possiamo scherzare con quella tendenza all'astensione che si è insinuata in molti di loro durante il lockdown e che ora riemerge come mancanza di speranza nel futuro.

Continua a pagina 6

GIANLUCA E FLAVIO, AMICI DI 15 E 16 ANNI, AVEVANO GIOCATO A CALCIO I GENITORI LI HANNO TROVATI MORTI NEI LORO LETTI. DROGA?



Gianluca Alonzi,
15 anni, e, a destra,
Flavio Presuttari,
16 anni, di Terni

**NON SI SONO
SVEGLIATI**

Peppoloni e Cinaglia a pagina 3

DALLE CITTÀ

Milano

**Polmoniti
Il boom c'è stato
+45.742%
Ma da febbraio**

Bonezzi nelle Cronache

Milano

**Didattica a distanza
Gli studenti:
lasciate perdere**

Lazzari nelle Cronache

Bergamo

**Coca a fiumi
dalla Sardegna
33 arresti**

Servizio a pagina 20

MINA SE TELEFONANDO
la mia raccolta
originale
SE TELEFONANDO
SE TELEFONANDO
SE TELEFONANDO
SE TELEFONANDO
SE TELEFONANDO

Maurizio Costanzo ricorda Morricone

**«Se telefonando» di Mina
Ce la inventammo così**

Degli Antoni e Di Clemente a pagina 27



I rossoneri, sotto di due gol, ribattono il risultato

**Un Milan scatenato
Poker alla Juventus**

Servizi nel QS

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

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

ARGININA **BETA ALANINA** **SALI MINERALI**

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

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

A. MENARINI



Domani l'ExtraTerrestre

ORSI Mentre nella Provincia di Trento è partita la caccia all'orsa «JJ4», in Abruzzo il ritorno del plantigrado marsicano attira centinaia di turisti



Culture

COLONIALISMI Un'intervista con Felix Valdés García, ricercatore dell'Istituto di filosofia dell'Avana
Paolo Vittoria pagina 10



Visioni

SILVIO ORLANDO Le magie del piccolo Momò nella banlieue, anteprima al Napoli Teatro Festival d'Italia
Gianfranco Capitta pagina 12

il manifesto

IN CONFERENZA DI REDAZIONE
+ EURO 2,30

MERCOLEDÌ 8 LUGLIO 2020 - ANNO L - N° 182

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

AL SENATO LA MAGGIORANZA BALLA POI TIENE, LA DESTRA ATTACCA MA CONTA MOLTI ASSENTI

Libia, sì bipartisan alle missioni, 14 no

■ Al senato il provvedimento per il rinnovo delle missioni militari all'estero passa con una valanga di sì. Ma la maggioranza teme fino alla fine. Le destre attaccano, minacciano e dichiarano il governo «morto» ma in aula sono molti gli assenti delle opposizioni. La parte

sulla missione in Libia viene votata a parte: ci sono 14 no e 2 astenuti. I dissensi arrivano dai banchi di Leu, Pd, ex 5 stelle e +Europa. Italia viva giura di votare sì solo grazie a un ordine del giorno che la maggioranza approva: una serie di buoni propositi sul rapporto fra l'Italia e

la Guardia costiera libica. «Acqua fresca», dice il senatore De Falco. Anche in commissione alla camera la maggioranza si spacca sulla Libia: Iv non partecipa al voto, Boldrini si astiene. Ora il provvedimento va a Montecitorio, ma di fatto è già archiviato **LAMIA, PREZIOSI A PAGINA 7**

IL CONFLITTO

E ora Ankara punta su Sirte

■ Dopo giorni di relativa calma, la situazione in Libia è tornata incandescente. A rompere il fragile equilibrio un misterioso raid che ha distrutto i sistemi

turchi di difesa aerea e disturbo elettronico nella base di al-Watiya, controllata dalle forze alleate del Governo di accordo nazionale di Tripoli **PRINZI A PAGINA 7**

Paola De Micheli, Giuseppe Conte e Paola Pisano foto di Roberto Monaldo/LaPresse

Il governo vara il decreto semplificazioni. Via libera «salvo intese» allo sblocco dei cantieri: 130 opere di cui 36 con commissario straordinario. Stravolto il Codice degli appalti. Gran parte dei lavori riguardano nuove autostrade. Ma al primo posto c'è la Tav Torino-Lione **pagine 2,3**



Asfalto bollente

LA CRISI

**Crollo del Pil: -11,2%
È emergenza reddito**



■ La Commissione Europea ha aggiornato le stime sul Pil mentre i negoziati sul Recovery Fund entrano nel vivo: in Italia la crisi peggiore del continente. Bankitalia: più colpite le partite Iva. Un terzo delle famiglie ha soldi per tre mesi.
MARIO PIERRO PAGINA 4

all'interno

M5S Casaleggio va da Conte e dice no alle alleanze con il Pd

GIULIANO SANTORO

PAGINA 4

Covid In Kenia aumentano le violenze contro le donne

FABRIZIO FLORIS

PAGINA 9

Iran Fabbriche e siti nucleari oggetto di strane esplosioni

FARIAN SABAH

PAGINA 6

BRASILE

Bolsonaro ha il Covid ma è in forma politica



■ Il presidente del Brasile Bolsonaro è stato contagiato. Questa volta è ufficiale. Ha un po' di febbre e assume idrossiclorochina, da lui considerata una cura miracolosa. Ma non è in pericolo di vita, e regge l'accordo del governo con il centrodestra contro l'impeachment. **CLAUDIA FANTI A PAGINA 9**

ARRESTI IN RUSSIA

Anche «Kommersant» si ribella a Putin



■ Il giornale liberal dell'imprenditoria russa scende in campo in difesa del suo ex reporter e scienziato di fama nazionale Ivan Safronov, arrestato per «alto tradimento». Decine di giornalisti fermati durante le proteste davanti alla sede dell'ex Kgb per chiedere la liberazione **YURI COLOMBO A PAGINA 6**

Bollettino Gentiloni

Tracollo nella Ue e in Italia recessione a due cifre

LUIGI PANDOLFI

Non sarà una crisi come le altre cento crisi degli ultimi trent'anni. E, per quanto riguarda l'Europa, non si potranno fare paragoni nemmeno con quella degli anni Trenta. Le ultime stime per la zona euro sono drammatiche.
— segue a pagina 14 —

Italia veloce

La corsa ai vecchi cantieri che ricalca la legge Lunardi

EDOARDO ZANCHINI

Un elenco lunghissimo di opere definite prioritarie, commissari per sbloccarle, riduzione delle gare e dei pareri ambientali, tanti chilometri di asfalto e pochi di ferro nelle aree urbane.
— segue a pagina 2 —

Governo-Fase 3

Rilancio del Paese, perché ancora non ci siamo

GIULIO MARCON

Con l'ultimo consiglio dei ministri il governo arricchisce di un nuovo capitolo la sua politica contro l'emergenza Covid: il Programma Nazionale di Riforma (Pnr), la terza parte del Def, posticipata da aprile a luglio per la crisi pandemica.
— segue a pagina 15 —

Liguria

I vecchi vizi di un Pd ai minimi termini

ANDREA RANIERI

La Liguria sta diventando un banco di prova importante della tenuta dell'alleanza fra Pd e 5stelle e insieme della credibilità della dirigenza nazionale dei due partiti. Con qualcosa in più.
— segue a pagina 15 —

00708 Poste Italiane SpA, p. n. - D.L. 35/2013 (conv. L. 46/2014) art. 1, c. 1, Guai/CRM/23/2/03
 770025 215000
 00708



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 187
ITALIA
PREZZO IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - NET. 2.004.260,11. 002196

Fondato nel 1892



Mercoledì 8 Luglio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 120

Il Covid e l'economia
Da Brooks Brothers a Pizza Hut, così il virus piega i grandi marchi
Antonio Menna a pag. 13



L'anniversario
La Costituzione di Cadice icona rivoluzionaria nella Napoli del 1820
Luigi Mascilli Migliorini a pag. 34



Il decreto rompicapo
SEMPLIFICARE SOLO UN GIOCO DI PAROLE

Sergio Beraldo

Il governo ha meritoriamente pubblicato il decreto semplificazioni. Si tratta di un documento atteso, redatto sulla base di nobili e condivisibili motivazioni. È un documento di 94 pagine, ma è già stato annunciato un nuovo decreto, che a breve lo semplificherà. La semplificazione del decreto semplificazioni potrebbe in parte privare gli italiani di una lettura che si rivela sorprendentemente avvincente. Che tratteggia una prodigiosa libidine normativa attraverso la musicalità tambureggiante e ripetitiva dei codicilli.

Continua a pag. 35

La sanità
DIMENTICARE IL MODELLO LOMBARDO

Gianfranco Viesti

Lo si sente spesso dire. Anche ieri dal premier: avviamo la ripresa, non per ritornare a come eravamo ma per costruire progressivamente un Paese migliore. Giustissimo. Ma questa affermazione va poi sistematicamente calata nella realtà e precisata. Un ambito nel quale ha un valore molto forte è quello della sanità. Proviamo ad abbandonare un clima nel quale si pensa che la questione sia delimitata dai confini regionali, e ci si continua a vantare di vere e presunte superiorità - un altro esempio lo abbiamo avuto ieri - di un sistema territoriale rispetto agli altri; come se questo garantiscesse dei confini in casi come quello che stiamo vivendo.

Continua a pag. 35

Cantieri sbloccati, priorità al Sud

► Nella lista delle grandi opere tanto Mezzogiorno, dall'alta velocità Salerno-Reggio alla Statale Jonica Scontro nel governo, poi il via libera al decreto semplificazioni. Conte: finalmente il Paese può correre

Il colloquio La cantante: «Un miracolo musicare le mie parole»



La copertina originale del 45 giri con i due brani più famosi del film "La ballata di Sacco e Vanzetti" e "Here's To You"

Baez: «Io, Morricone e la ballata»

Federico Vacalebre a pag. 15

Alberto Gentili, Nando Santonastaso e servizi da pag. 2 a 5

Intervista a Caldoro

«Spendere 3 miliardi di fondi europei e stop alle tasse locali per un anno»

In Regione non amministrano ma fanno politica per De Luca
La guerra al Covid? Solo slogan qui ci sono ancora gravi focolai

Adolfo Pappalardo a pag. 6

Campania, la lotta al virus

Tutti senza mascherina e in aliscafo arrivano gli agenti in borghese

Ressa sulle vie del Golfo: addio protezioni, rischio contagi
Stretta della Guardia Costiera: più controlli contro i furti

Antonino Pane

La grande ressa su aliscafi e traghetti per le isole del Golfo. L'ammiraglio Pietro Vella, direttore marittimo della Campania, avverte i comandanti: «Il codice della navigazione è preciso. I passeggeri possono essere anche denunciati». Lo stesso ammiraglio ha anche dato indicazione ai suoi ufficiali di imbarcare personale in borghese per verificare il rispetto delle norme e delle procedure seguite.

In Cronaca

Dopo Johnson

Bolsonaro ha il Covid la fine dei negazionisti



Alfredo Spalla a pag. 10

Tra stadi vuoti e scudetto sempre agli stessi
È un calcio senza emozioni e crollano gli spettatori in tv

Marilicia Salvia

Chudiamo per un attimo gli occhi e proviamo a immaginare il boato che domenica notte al San Paolo avrebbe accolto la rete straordinaria di Lorenzo Insigne. L'esplosione di migliaia di voci, gli abbracci con i vicini di sedili, i parenti amici perfetti sconosciuti - le pacche sulle spalle, i salti sugli spalti. Ciò che è l'essenza del tifo, verso qualsiasi squadra e qualsiasi campione, ed è anche ciò che trasforma in evento ogni partita.



partita, che mette ogni volta l'anima a quella altrimenti sterile, stupida corsa di ventitre uomini dietro una palla che chiamiamo gioco del calcio. Se non c'è tifo sugli spalti, se non c'è calore (quello della passione, non delle temperature estive) dentro gli stadi, è davvero difficile farsi contagiare dalla febbre del pallone, anche per chi allo stadio non andava mai, anche per chi l'ha sempre seguito, come ora, nel tunnel di casa o davanti agli schermi di ristoranti e bar.

Continua a pag. 35

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCHI MINUTI

da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it

NOCAVITY

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

OTTURAZIONE FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO E UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUTOMATICA DEL 26/04/2020



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 142-N° 187
ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2002 con L. 4/2004 art. 1, 2 e 3
Reg. Min. 1/2004

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTINO

Mercoledì 8 Luglio 2020 • S. Priscilla



771120622404

L'intervista
Nicola Piovani
«Così Morricone
creava opere
rivoluzionarie»
Ippaso a pag. 26

170 anni
Adriano Panatta
«Non voglio feste
Peccato, la felicità
dura un attimo»
Buffoni a pag. 17



Follia Patric: morso e rosso. Inzaghi a -7
Crollo Juve con il Milan: 4-2
Ma la Lazio non c'è più
e perde anche a Lecce: 2-1
Abbate e Bernardini nello Sport



Il Messaggero
PRIMO!
ilmessaggero.it/sport

La politica del rinvio
L'illusione
delle opere
approvate
salvo intese

Paolo Balduzzi

L'economia è la "scienza triste", si sa. E in Italia sembra esserlo ancora di più. Le buone notizie già scarseggiano quando le condizioni economiche sono generalmente positive; e in un contesto di pandemia e recessione mondiale è inutile attendersi qualcosa di meglio. Lo certificano i numeri diffusi ieri, con sadica coincidenza, da Ose, Istat, Banca d'Italia e Commissione europea.

Cominciamo con l'Istituto di statistica che, dopo aver rilevato una ripresa della fiducia nell'ultimo bimestre, sottolinea tuttavia come la situazione delle imprese, soprattutto quelle più piccole, sia drammatica: sono ancora a rischio chiusura il 40% delle micro, oltre il 30% delle medie e una su cinque tra quelle più grandi. Non a caso, proprio l'Ocse stima che, anche dopo la ripresa del 2021, i posti di lavoro cancellati saranno oltre 500 mila, 700 mila se la pandemia riprenderà la sua forza in autunno.

Per quanto riguarda le famiglie, è Banca d'Italia a quantificarle le difficoltà: il reddito disponibile è calato nell'80% dei casi, addirittura oltre la metà per il 36% del campione. Preoccupanti anche le prospettive: l'entità dei risparmi, cioè le disponibilità liquide accumulate, in molti casi non sarà sufficiente per onorare i mutui o il credito al consumo, con conseguenze facilmente intuibili a cascata sul sistema economico.

Continua a pag. 18

Dal Bangladesh con test falsi

►Emergenza Covid: bloccati i voli da Dacca. La Regione Lazio: «Forse già seicento infetti in Italia»
Scandalo nella capitale asiatica: medici corrotti vendono finti certificati per poter salire sugli aerei

ROMA Arrivavano all'aeroporto di Fiumicino da Dacca con finti test (pagati 36 euro in Bangladesh grazie a medici corrotti) che attestavano la negatività al Covid. E invece molti di loro erano positivi: 36 su un solo aereo. In media un passeggero su 8, un dato altissimo. Ecco perché il vero rischio ora arriva dall'estero. Il governo ha subito bloccato i voli da quel Paese, mentre la Regione Lazio lancia l'allarme: caccia agli infetti in Italia, che potrebbero essere 600.

Evangelisti e Malfitano alle pag. 2 e 3

Stop autocelebrazioni
Il modello lombardo
non sia la base
della nuova Sanità

Gianfranco Viesti

L'o si sente spesso dire. Anche ieri dal premier: avviamo la ripresa non per tornare a come eravamo ma per costruire progressivamente un Paese migliore. Continua a pag. 18

Finora solo il 3% delle famiglie è riuscito a sfruttare il voucher



La falsa partenza del bonus vacanze
un albergo su due dice no ai 500 euro

ROMA Falsa partenza per il bonus vacanze. Solo un albergo su due, di quelli attualmente in funzione, accetta il voucher. Se si mettono nel conto pure i camping, gli agriturismo e i bed & breakfast, l'asticella dei rifugiati si attesta attorno al 30% sul totale delle strutture ricettive che hanno ripreso l'attività. Più difficile ottenere lo sconto al Sud: la maggior parte degli hotel a misura di voucher si trova sopra il Tevere. Nel frattempo la corsa all'incentivo, che per i nuclei numerosi vale 500 euro, rallenta. Finora l'hanno usato solo il 3% delle famiglie. Bisozzi a pag. 7

Febbre, tosse ma il presidente del Brasile insiste: «Sto bene»



Negava il virus, ora Bolsonaro è positivo

Bolsonaro durante la cerimonia del 4 luglio all'ambasciata Usa a San Paolo.

Spalla a pag. 14

Le Semplificazioni sbloccano i cantieri ma solo in autunno

►Tra le 47 opere da commissariare anche l'anello ferroviario di Roma. Non c'è la Tav

Alberto Gentili

«Grandi opere sbloccate», Giuseppe Conte festeggia. Alle spalle il premier e il governo rosso-giallo hanno però un vertice notturno durato ben sei ore dove è andato in scena uno scontro durissimo sulla deregulation degli appalti. Si partirà in autunno. Apag. 4

Amoruso e Pirone alle pag. 4 e 5

Le stime della Ue
L'Europa rallenta
e l'Italia è in coda

BRUXELLES Recessione ancora più grave di quanto previsto due mesi fa. L'Europa rallenta ma è in Italia la crisi più grave: -8,7% la media del Pil nel 2020, -11,2% in Italia. Pollio Salimbeni a pag. 9

I due amici inseparabili deceduti nel sonno. Fermato uno spacciatore
Sballo dopo il calcio: così si muore a 15 anni

TERNI Due amici inseparabili, di 15 e 16 anni, sono stati trovati morti nel loro letto dalle nonne dopo una partita a calcio. Il sospetto che i due ragazzi abbiano fatto uso di sostanze stupefacenti dopo avere giocato. Fermato un uomo di 41 anni ritenuto il pusher. La tragedia è avvenuta nel quartiere San Giovanni, una zona popolare di Terni a ridosso del centro, e nel quartiere Villa Palma, da un'altra parte della città. L'ipotesi più accreditata su cui stanno lavorando gli inquirenti è quella della morte per overdose procurata da un medicinale o da un mix di farmaci. Gigli e Ugolini a pag. 16

Bambino Gesù, le piccole hanno due anni
Il miracolo delle siamesi separate
in trenta per far rinascere le gemelle



ROMA Hanno potuto finalmente guardarsi negli occhi Ervina e Prefina, le due gemelline siamesi centrafricane unite per la testa che uno straordinario intervento chirurgico eseguito al "Bambino Gesù" di Roma, ha separato con successo. Un primato mondiale per l'ospedale pediatrico. Carbone a pag. 23

LA BELLA ESTATE DEI GEMELLI
Buongiorno, Gemelli! "Donne, donne..." Zucchero è in questo momento il cantante più gettonato dall'uomo Gemelli, che vive la stagione più calda e passionale della sua vita, comunque diciamo degli ultimi sette anni. Venere è in sintonia con Marte e questo riserva sorprese deliziose anche alle donne del segno, che però in questa fase saranno innervosite dalla Luna in Pesci. Eva contro Eva, in lotta per un uomo. Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

Dall'autore di *Caos cabrio*
SANDRO VERONESI
IL COLIBRI
Vincitore
Romanzo
La nave di Teseo
L'XIV PREMIO STREET

* € 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

-TRX 11:07/07/20 23:49-NOTE:

il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 8 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

Si chiama 'Galindo'. Casi nelle Marche

**Internet, torna l'incubo
Un sito spinge i giovani
all'autolesionismo**

Belardetti e Ferreri alle pagine 4 e 5



OGGI IN REGALO
SPECIALE
MARE
NOSTRUM

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

Cosa (non) sappiamo del Coronavirus

Qual è l'origine del morbo? È mutato? Perché colpisce in modo diverso? I vaccini saranno sicuri? Si diventa immuni? A 6 mesi dall'inizio dell'emergenza restano molti interrogativi. L'immunologo: abbiamo fatto miracoli, era un enigma

Servizi alle
pagine 8 e 9

L'emergenza sottovalutata

**Restituiamo
la scuola
ai nostri ragazzi**

Elena Ugolini

Davanti alle immagini delle discoteche di Riccione piene di ragazzi che ballano e alle scuole vuote di questi mesi viene da piangere. Quello che vale per l'esame di maturità e per i centri estivi sembra non servire nei locali da ballo e i ragazzi non capiscono più dove sta il vero. Siamo in emergenza sanitaria o no? Si potrà ritornare a scuola a settembre con la propria classe o no? Si potrà frequentare l'Università o no? Questa incertezza e l'ipocrisia di messaggi assolutamente contraddittori non fanno bene ai ragazzi. Non possiamo scherzare con quella tendenza all'astenia che si è insinuata in molti di loro durante il lockdown e che ora riemerge come mancanza di speranza nel futuro.

Continua a pagina 6

GIANLUCA E FLAVIO, AMICI DI 15 E 16 ANNI, AVEVANO GIOCATO A CALCIO I GENITORI LI HANNO TROVATI MORTI NEI LORO LETTI. DROGA?

Gianluca Alonzi, 15 anni, e, a destra, Flavio Presuttari, 16 anni, di Terni

NON SI SONO SVEGLIATI

Peppoloni e Cinaglia a pagina 3

DALLE CITTÀ

Bologna

**Il Marconi vola,
ma è rebus
sulle regole
Donini in pressing**

Carbutti in Cronaca

Medicina

**Malattia negata,
adesso spunta
la cassa in deroga**

Rosato in Cronaca

Bologna

**Stasera il derby
con il Sassuolo
Sinisa punta al bis**

Giordano in Qs

MINA SE TELEFONANDO
la mia raccolta
originale

Maurizio Costanzo ricorda Morricone

**«Se telefonando» di Mina
Ce la inventammo così**

Degli Antoni e Di Clemente a pagina 27

I rossoneri, sotto di due gol, ribaltano il risultato

**Un Milan scatenato
Poker alla Juventus**

Servizi nel QS

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

CREATINA **SUSTENIUM PLUS 47** **VITAMINE**

ARGININA **BETA ALANINA** **SALI MINERALI**

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

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

A. MENARINI

AUTOURTITI
Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 8 LUGLIO 2020
IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
INTERVENTI
SERVIZIO SU
PRENOTAZIONE
TEL. 010.267.322
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CIOOIV - NUMERO 161, 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

LA KERMESSE DI VENEZIA DAL 2 AL 12 SETTEMBRE
Festival del cinema con Blanchett
«La ripartenza del film sarà qui»

CAPRIARA / PAGINE 30 E 31



PARLA L'EX CAMPIONE ALLA VIGILIA DEI 70 ANNI
Panatta: «Amo tennis e motori
lo attore? Macché, farei il nonno»

SEMERARO / PAGINA 38



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Giornalisti	Pagina 13
Economia-Marketing	Pagina 14
Genova	Pagina 17
Xite	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

SI DOVREBBERO COSÌ EVITARE RITARDI NELL'APERTURA, MA LA SCELTA DELLA SOCIETÀ DEI BENETTON HA UN FORTE VALORE SIMBOLICO

Il governo e il ponte di Genova

«La gestione è di Autostrade»

Lettera della ministra De Micheli al sindaco Bucci per il passaggio di consegne. Resta il nodo della revoca

Roberto Sculli

È Autostrade per l'Italia l'interlocutore per il passaggio di consegne del nuovo ponte di Genova. E sarà quindi Aspi a gestirlo, almeno fino all'eventuale revoca della concessione. La lettera decisiva è arrivata l'altro ieri: il mittente è il ministero delle Infrastrutture, il destinatario è la struttura commissariale per la ricostruzione guidata da Marco Bucci. Nel testo, stringato, il richiamo alla convenzione e il richiamo alla disponibilità dei tecnici del Mit, per gestire la transizione.

SEQUE / PAGINA 2

ROLLI

"SBLOCCATE 130 OPERE"



GLI SCENARI POSSIBILI

Marco Grasso

Oggi la Consulta decide sulla ricostruzione che ha escluso Aspi

Oggi la Consulta dirà se è stato legittimo escludere la società Autostrade dalla ricostruzione del nuovo viadotto, dopo il crollo del Morandi. Ecco quali sono gli scenari possibili.

GLI ARTICOLI / PAGINA 3

IL PROVVEDIMENTO

Carratelli e De Fazio / PAGINE 4 E 5

Gronda e nuova diga nell'elenco di opere per il rilancio del Paese

Nell'elenco delle grandi opere considerate strategiche per l'Italia ce ne sono almeno tre cruciali per la Liguria: la Gronda autostradale, la diga foranea per il porto di Genova e il raddoppio ferroviario nel Ponente.

PENALIZZATI QUELLI SU FIUMI E LAGHI

Concessioni, risolto il giallo per i balneari: proroga al 2033

Penalizzati gli stabilimenti balneari di fiumi e laghi, mentre per quelli sul mare c'è la proroga della concessione sino al 2033.

GALLIOTTI / PAGINA 8

IL PRESIDENTE DEL BRASILE

Bolsonaro sfida il virus

«Sono positivo ma sto bene»

Jair Bolsonaro, che per mesi ha sminuito la portata del Covid19, è positivo. Ma, dice, «sto bene e continuo a lavorare».

GUANELLA / PAGINA 10



Separate due sorelline siamesi, intervento record

Eccezionale operazione chirurgica al Bambin Gesù di Roma: le due bimbe erano unite dalla testa

AMABILE / PAGINA 12

I NUMERI DELLA CRISI

12,4%

I DISOCCUPATI

Secondo le previsioni Ocse per l'Italia, la disoccupazione dovrebbe raggiungere il 12,4% a fine 2020, cancellando quattro anni di lenti miglioramenti.

-11,2%

IL PIL

La Commissione europea ha rivisto ulteriormente al ribasso le stime di crescita del Pil a fine 2020. Maglia nera l'Italia, che dovrebbe attestarsi a -11,2%

65,2%

LE IMPRESE

Secondo l'Istat, oggi sussistono fattori economici e organizzativi che mettono a rischio in Italia la sopravvivenza del 65,2% di alberghi e ristoranti

55%

GLI ITALIANI

Bankitalia segnala che il 55% della popolazione potrebbe oltrepassare la soglia di povertà nell'arco di tre mesi in assenza di entrate alternative

50%

LE FAMIGLIE

Sempre secondo l'indagine della Banca d'Italia, la metà delle famiglie italiane stima una riduzione del reddito nei prossimi 12 mesi

BONINI, BRESOLINI E LOMBARDO / PAGINE 6 E 7

AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
* Banco di Napoli - Sede - Tel. 010.541.798 - 010.541.799

BUONGIORNO

Gimmi Cangiano, candidato per F.lli d'Italia alle Regionali in Campania, si fa il manifesto con scritto «me ne frego», ovvero «la più alta espressione di libertà». Prima della ripartenza del dibattito sulla primogenitura del motto (musoliniano, dannunziano, degli Arditi, da sempre patrimonio della noncuranza romana), tocca avvertire dell'esclusione di Gimmi dalle zone alte della classifica, quanto a migliori slogan della nostra vita. Non ce la farà a competere col forzitaliano in lista qualche anno fa a Terzi, non per lo slogan, ma per il nome berlusconianamente assassino: Ivan Papponi. Anagraficamente svantaggiato era anche Michele Dell'Utri, sempre di Forza Italia, e obbligato a rimarcare la distanza dal famoso e sventurato omonimo: «Non sono parente», aggiunse sul cartellone. Fra i più amati rimane il precursore Cristia-

no Magdi Allam: in anticipo su Salvini e pure su Trump, sei anni fa si presentò alle Europee al grido «prima gli italiani!» (e lui lo è, ma non gli riuscì di convincere l'elettorato di riferimento). Indimenticabile la campagna del 2006, quando Silvio Berlusconi espresse un parere non del tutto conciliante: chi vota a sinistra è un coglione - e i destinatari si riversarono in piazza del Popolo con la risposta sulla t-shirt: «Io sono un coglione». Riviste oggi, decontestualizzate, le foto perdono drammaticamente la carica ironica. Ma l'imbattibile resta Tommaso Coletti, allora nella Margherita, che nel 2006 distribuì volantini contro il precariato con su una frase che aveva letto non ricordava dove, ma gli era piaciuta un sacco: «Il lavoro rende liberi» (cioè la scritta all'ingresso di Auschwitz). Caro Gimmi, roba da dilettanti la tua.

Votantonio

MATTIA FELTRI

LAZZARETTI
si Vola
KIRIENNAZIONE PULITURA TAPPETI
DIVANI-TRAPUNTE-PHUMONI
MONTAGGIO E SMONTAGGIO TENDE
ANCHE A DOMICILIO
Via Geronzi, 37 r.
Via Della Libertà, 26 r.
C.so Buenos Aires, 62A r. Cron.
Di Braccio (Piazza Paolo Bonaiuti)
Tel. 010.541.798 - 010.588.948

€ 2,50* in Italia — Mercoledì 8 Luglio 2020 — Anno 156°, Numero 186 — ilssole24ore.com

*In vendita abbinate obbligatoriamente con Guida Le Norme sul Lavoro (€ 1,90) o Guida e.o.g. (€ 1,90) ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Guida, in vendita separatamente.

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 46/2009, art. 1, c. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



«Sportello 110%»
Superbonus del 110%:
le prime risposte
ai quesiti dei lettori,
dalle parti comuni
alla cessione dei crediti

Parte «Sportello 110%», il forum dedicato al superbonus e arrivano le prime risposte degli esperti ai dubbi avanzati dai lettori. L'invio dei quesiti è possibile all'indirizzo www.ilssole24ore.com/forum110

— Servizi e risposte a pagina 24

MERCER MARSH BENEFITS

Soluzioni sostenibili per il welfare aziendale.

www.marsh.it

MARSH & MALLIN (COMPANIES)

FTSE MIB 20012,68 -0,10% | XETRA DAX 12616,80 -0,92% | FTSE 100 6189,90 -1,53% | SPREAD BUND 10Y 172,40 -1,10 | **Indici & Numeri** → PAGINE 30-33

Pil, Italia la peggiore d'Europa (-11,2%) Famiglie, il 33% ha riserve per tre mesi

INDAGINE BANKITALIA

Il 40% non paga il mutuo e il 34% ha difficoltà con i pagamenti a rate

Istat: il 30% delle imprese rischia di chiudere, ma il 35% si riorganizza

Rilezione chiusa in redazione alle 22

Pil dell'eurozona -8,7% nel 2020, portandosi al 6,1% nel 2021: sono le nuove stime di Bruxelles. I dati peggiori sono di Italia (-11,2%), Spagna (-10,9%) e Francia (-10,6%). Allarme Istat: il 30% delle imprese rischia di chiudere. Impatto pesante del Covid anche sulle famiglie: un'indagine Bankitalia rivela redditi falcidiati e difficoltà a pagare i mutui. «Oltre un terzo dispone di risorse finanziarie sufficienti per meno di 3 mesi».

Romano e Marvelli — pag. 2-3

-5,8 per cento

Calo del Prodotto interno lordo italiano rispetto al 2019 dopo la caduta del 2020 e il rimbalzo del 2021

Le proiezioni
Rimbalzo
fiacco: l'Italia
perde il doppio
della media Ue

Gianni Trovati — a pagina 2

33,3 per cento

Percentuale di aziende che prevede di ridurre o ridimensionare la propria attività e l'occupazione

Manifattura
Per la prima
volta industria
alle corde
sull'export

Lello Nasso — a pagina 3

Grandi lavori, ai commissari un budget del 7%

DL SEMPLIFICAZIONI

La nuova figura, solo per le emergenze, avrà poteri ampi

Tra le novità del D.L. Semplificazioni spicca la nuova figura del commissario per i grandi lavori, che avrà poteri ampi (ma non potrà agire in deroga a tutto) e avrà un suo budget fino al 7% del costo di un'opera.

— pag. 6

L'ANALISI

UN BUON LAVORO
MA DA FINIRE

di Giorgio Santilli

Il decreto semplificazioni varato dal Governo va nella giusta direzione, ma ha bisogno di ulteriori passi per fare Pil.

— Continua a pagina 6

La Lombardia resiste: due start up al giorno

INNOVATION DAYS

Il 14 luglio Evento del Sole 24 Ore: protagoniste le imprese delle province

Due al giorno: molte se si sconta l'effetto Covid. Dalle start-up registrate in Lombardia arriva forse il primo segnale concreto di recupero. Ma anche di più: a fronte delle

60 start-up registrate in regione a giugno 2019, dodici mesi dopo il totale del mese sale a 66. Evento che segna un primo assessment almeno nei tassi di base dell'economia del futuro, nella volontà di avviare attività imprenditoriali innovative. Alla Lombardia che riparte, il 14 luglio sarà dedicata la terza tappa di Innovation Days. Il roadshow del Sole 24 Ore sulle capacità innovative del sistema locale.

Orlando — a pag. 16

ARREDO. VERSO UN POLO DA UN MILIARDO DI RICAVI



Lusso senza confini. Lo showroom di Miami, negli Usa, di Luxury Living Group: l'azienda realizza all'estero il 90% del fatturato

Design di lusso, Lifestyle
compra Luxury Living Group

Con l'ingresso al 100% di Luxury Living Group nella sua scuderia, Lifestyle Design - il gruppo di arredo di alta gamma controllato dall'americana Haworth - mette a segno un passo decisivo nel suo percorso di crescita verso la creazione di un polo a guida italiana del design da un miliardo di euro.

Giovanna Mancini — a pag. 12

Caos gallerie, ora anche il test anti-incendio

AUTOSTRADE

Il 21 luglio è una data da segnare per chi pensa di affrontare un viaggio in autostrada. I concessionari dovranno aver adeguato le gallerie delle tratte in loro gestione alle norme europee anti-incendio, per i cui ritardi l'Italia è già sta-

ta messa in mora. Si annunciano rallentamenti e forti disagi per le verifiche sui lavori e per le riduzioni di velocità imposte là dove non ci sono standard di sicurezza. Intanto prosegue il calvario sulle autostrade liguri. Oltre ai gravi problemi sul traffico merci, ora c'è l'allarme del turismo. Gli operatori fioccano le disdette.

— Servizi a pagina 5

ITALIA VELOCE

Subito cantieri per opere
che valgono 77 miliardi

— a pagina 9

LA RELAZIONE

Agcom: il 12,7% degli alunni
non ha didattica a distanza

Durante il periodo di emergenza con il lockdown il 12,7% degli studenti non ha usufruito della didattica a distanza. Lo rileva l'Agcom. «La dotazione tecnologica delle famiglie italiane presenta inadeguatezze» mentre sono ancora poche quelle con rete in banda larga.

— a pagina 10



SUSTENIUM

CREATINA
SUSTENIUM PLUS
VITAMINE
B12, B6, B5, B2, B1
COLECALCIFEROL
ZINCO

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

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*MONITORING DATI QUARTO TRIMESTRE 2019

«Cina, Libia, Europa fronti caldi del Putin 2»

di Antonella Scotti

INTERVISTA A KORTUNOV



A capo del Rias. Andrei Kortunov, direttore del Consiglio russo Affari esteri, il Sole 24 Ore li ripercorre alla luce dei nuovi equilibri nelle relazioni internazionali post covid.

— pag. 22

SPORT & BUSINESS

Cve all'assalto
della serie A
con 21 miliardi

Biondi e Festa — a pag. 19

GARANZIE

Molmed, scatta
il golden power
contro l'OpA Agc

Meneghelli — a pag. 27

Il lavoro LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Industria a caccia
di competenze
per l'auto elettrica

Antonio Lattanza — a pag. 29

OGGI CON IL SOLE

Il lavoro dopo il Covid-19. Come cambia la gestione del rapporto di lavoro e le nuove regole post pandemia. A 0,50 euro più il quotidiano



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 8 luglio 2020
Anno LXXVI - Numero 187 - € 1,20
Santi Aquila e Priscilla

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

Il governo Conte si dimentica di controllare i voli extra-Ue e da Dacca riesplode a Roma il coronavirus

Pasticcio bangladino



Il Tempo di Osho

Mister disastro va a scuola Per la riapertura c'è Arcuri



"Hanno fatto
Arcuri commissario...
tempo 'n mese e
stamo de novo tutti a casa"

Zappitelli a pagina 7

DI FRANCO BECHIS

Quando a fine giugno la Ue ha deciso di riaprire dal rimo di luglio i confini a 15 paesi extracomunitari il governo di Giuseppe Conte che ha la sindrome (...)

segue a pagina 3

Colpo al clan Senese

Che botta per la Cirinnà Il fratello finisce in galera

Di Corrado a pagina 11

Fallimento continuo

I numeri a caso di Tridico sulla cassa integrazione

Gasparri a pagina 6

Mancano all'appello 13 milioni

Zingaretti si è perso i soldi delle mascherine

DI FRANCESCO STORACE

Le mascherine che volano, soldi che scappano sempre più lontano. Alla regione Lazio speravano in un vuoto di memoria, ma la truffa costata svariati milioni di euro all'amministrazione torna a galla. Non è stato esattamente un modello di gestione corretta quello che si è scoperto nel momento di massima preoccupazione per l'espansione del Covid-19. E stamane in aula alla Pisana tornerà di nuovo alla carica Chiara Colosimo, a nome di Fratelli d'Italia, per pretendere di sapere da Nicola Zingaretti che fine hanno fatto i quattrini che dovevano rientrare in cassa. In discussione un'interrogazione che merita attenzione, forse anche in altri palazzi (...)

segue a pagina 16

IL MILAN LASCIA I BIANCONERI A +7

La Lazio si butta ancora via e il Lecce fa 2-1 in rimonta Ma la Juve non ne approfitta

Cicciarelli, Pieretti e Rocca alle pagina 28 e 29



la S TORACIATA
Conte annuncia
130 opere.
Sgarbi: «Sono
le mie»

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

Il diario
di Maurizio Costanzo

Sarà una mia impressione, ma siamo ai primi di luglio e non vedo, sui giornali specializzati in gossip, notizie di sentimenti contrastati. Ricordate che, per anni, abbiamo creduto a innamoramenti finiti, a separazioni finte e ad altre invenzioni, certamente non pericolose. Chissà perché, da qualche tempo, chi si separa lo fa in silenzio e chi si innamora lo fa altrettanto in silenzio. Rimangono, quindi, sui giornali di gossip i minori, quelli che si separano o si innamorano più volte l'anno. Anche Fabrizio Corona, che da sempre è stato il leader di questi gossip, sembra essersi pensionato. Curiosa estate quella del 2020.

SUSTENIUM
PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.

CREATINA
SUSTENIUM PLUS
BETA-ALANINA
L-ALANINA
L-GLUTAMINA
L-GLUTAMATO
L-VALERIANA
L-VALERATO
L-CAFFEINA
L-CAFFEATO

INTEGRATORE ENERGETICO PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*Fonte: dati IQVIA MARZO 2020

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON SONO MEDICAMENTI
CONFEZIONATI IN UNA SCELTA VAINA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SALUTE.

AL. NORDFARM

Mercoledì 8 Luglio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 159 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



SEMPLIFICAZIONI
**L'abuso d'ufficio
scatta solo
in assenza
di discrezionalità**
Oliveri a pag. 33

SANZIONI
**Professionisti
senza Pec,
diffidati e poi
sospesi dall'albo**
Damiani a pag. 32

AUTI ALLE PMI
**Finanziamenti
agevolati
e contributi
per chi esporta**
Lenzi a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
**Semplificazione -
La bozza di decreto**
**Rilancio - Il dl ap-
provato in commis-
sione**
**Segretari comu-
nali - La deli-
berazione sul-
la retribuzione
di risultato**
**Moda - La sentenza
sui regali ai vip**

**GUIDA MANAGERIALE
ALL'EMERGENZA VIRUS** all'interno

www.italiaoggi.it

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Ristrutturazioni semplificate

Si potrà demolire e ricostruire con aumenti di cubatura e altezza. Oneri scontati del 20%. Silenzio-assenso attestato nero su bianco. Inizio e fine lavori prorogati

Demolizione ricostruttiva con possibile aumento di cubatura e di altezza; oneri scontati del 20% per le rigenerazioni urbane; prorogati i termini di inizio e fine lavori; silenzio-assenso attestato nero su bianco. Sono alcuni dei contenuti del decreto legge Semplificazione approvato nella notte tra il 6 e il 7 luglio dal consiglio dei ministri. Tra le principali novità, anche un allargamento delle tolleranze non sanzionabili.

Ciccio Messina a pag. 33

PARLA STEFANO BORTOLUSSI
**Perché voglio
far rinascere
il catalogo
di Postalmarket**
Capitani a pag. 15

Il parlamento tedesco dà carta bianca alla Bce sul Qe, in barba a Karlsruhe



Il Parlamento tedesco ha dato il via libera al Quantitative easing della Bce, ribaltando così la posizione della Corte costituzionale che sosteneva che il Qe non avrebbe rispettato la proporzionalità e il rispetto della capital key, andando oltre i Trattati. Insomma, la Germania non imporrà nessuno stop all'acquisto di titoli da parte della Bce: il Bundestag ha risposto per le rime con una mozione che non solo approva l'operato della Bce, affermando che ha operato con equilibrio, ma le dà carta bianca sul Qe. Mozione presentata da Cdu, Oeu e Spd, a cui si sono aggiunti i Verdi e i liberali (Fdp). Contraria solo Alternative für Deutschland, il partito sovranista di destra.

Oldani a pag. 5

DIRITTO & ROVERSCIO

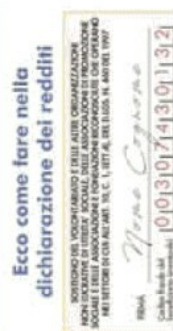
I media sono nati come contrappeso. Dovrebbero perciò controllare il potere anziché velleitario. Non perché si fidano con i potenti, ma perché, per una legge umana ineluttabile, i potenti sono spinti a diventare sempre più potenti. Si può partire dalle piccole cose. Adesso il ministro M5s della Istruzione, Lucia Azzolina, si è guadagnata una grossa foto e lunghi servizi su perché è andata a visitare la scuola «Giuseppe Palcos» nel quartiere Zen di Palermo. Se fosse andata alla scuola «Belind Innamorata» nel quartiere Gratosoglio di Milano, la grande foto e i servizi sui Tg se li sarebbe sognati. Dietro i ministri si sono dei capi uffici stampa che conoscono le debolezze automatiche dei giornalisti. E nei media ci sono i giornalisti che abboccano agli ami dei capi uffici stampa. Il problema non è la scuola «Palcos». Ma semmai la domanda chiesta: «Cosa fa qui in giro mentre il suo ministero fa acqua da tutte le parti? Perché non studia le carte anziché fare dei giri dato che le scuole aprono fra due mesi?».

ASSOCIAZIONE
la Nostra Famiglia

**Ci prendiamo
CURA e li
#PROTEGGIAMO**

Per La Nostra Famiglia ogni bambino è importante

Per ogni bambino è importante il tuo 5x1000



**Ecco come fare nella
dichiarazione dei redditi**

Dal 1946 ci prendiamo cura di bambini con disabilità e problemi dello sviluppo. Ogni anno più di **30.000 famiglie** si rivolgono ai nostri **28 Centri** in Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Campania e Puglia.

Ora abbiamo bisogno del tuo aiuto per
CURARE PROTEGGENDO
bambini ed operatori sanitari.
Il tuo aiuto: il tuo 5x1000.
Non ti costa nulla,
ma per noi vale moltissimo

00307430132
LaNostraFamiglia.it

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

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 8 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

Il tour elettorale tra Massa, Firenze ed Arezzo

Salvini lancia la sfida
«Qui gente concreta
Vinceremo in Toscana»

Caroppo a pagina 19



Il caso Ragusa

«Roberta
è stata vista
in Liguria»

Baroni a pagina 15

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

Cosa (non) sappiamo del Coronavirus

Qual è l'origine del morbo? È mutato? Perché colpisce in modo diverso? I vaccini saranno sicuri? Si diventa immuni? A 6 mesi dall'inizio dell'emergenza restano molti interrogativi. L'immunologo: abbiamo fatto miracoli, era un enigma

Servizi alle
pagine 8 e 9

L'emergenza sottovalutata

Restituiamo
la scuola
ai nostri ragazzi

Elena Ugolini

Davanti alle immagini delle discoteche di Riccione piene di ragazzi che ballano e alle scuole vuote di questi mesi viene da piangere. Quello che vale per l'esame di maturità e per i centri estivi sembra non servire nei locali da ballo e i ragazzi non capiscono più dove sta il vero. Siamo in emergenza sanitaria o no? Si potrà ritornare a scuola a settembre con la propria classe o no? Si potrà frequentare l'Università o no? Questa incertezza e l'ipocrisia di messaggi assolutamente contraddittori non fanno bene ai ragazzi. Non possiamo scherzare con quella tendenza all'astensione che si è insinuata in molti di loro durante il lockdown e che ora riemerge come mancanza di speranza nel futuro.

Continua a pagina 6

GIANLUCA E FLAVIO, AMICI DI 15 E 16 ANNI, AVEVANO GIOCATO A CALCIO I GENITORI LI HANNO TROVATI MORTI NEI LORO LETTI. DROGA?

Gianluca Alonzi, 15 anni, e, a destra, Flavio Presuttari, 16 anni, di Terni

NON SI SONO SVEGLIATI

Peppoloni e Cinaglia a pagina 3

DALLE CITTA'

Firenze

Caccia ai ladri
in casa Ribery
con il test
del dna

Brogioni e Plastina in Cronaca

Firenze

Settemila in coda
Rinnovo patente
missione impossibile

Campigli in Cronaca

Firenze

Tramvie, nodo tav
e nuova pista
iter agevolato

Fichera in Cronaca

MINA SE TELEFONANDO
la mia raccolta originale

Maurizio Costanzo ricorda Morricone

«Se telefonando» di Mina
Ce la inventammo così

Degli Antoni e Di Clemente a pagina 27

I rossoneri, sotto di due gol, ribattono il risultato

Un Milan scatenato
Poker alla Juventus

Servizi nel QS

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

CREATINA **SUSTENIUM PLUS** **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



THE ORIGINAL MOJITO.

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



THE ORIGINAL MOJITO.

Anno 45 - N° 160

Mercoledì 8 luglio 2020

In Italia € 1,50

APPALTI SENZA GARA

La scommessa dei cantieri

Via a 130 opere, norme facilitate per assegnare lavori sotto i 5 milioni. Sarà alleggerito l'abuso d'ufficio
L'Ue rivede il Pil italiano: meno 11,2%. Casaaleggio a Palazzo Chigi da Conte: "Non remo contro"

Emergenza scuola, il commissario Arcuri affianca la ministra Azzolina

Il commento

Quello scatto che ancora manca

di Francesco Bei

Negli ultimi trent'anni si è fatto ben poco in tema di infrastrutture: noi vogliamo dimostrare che strategie adeguate, ottimismo e buona volontà possono garantire i risultati sperati. Giuseppe Conte 2020? No, Silvio Berlusconi 2003.

● a pagina 29

I rischi del decreto

L'allergia alla concorrenza

di Sergio Rizzo

Con trentotto giorni di ritardo sulla data prevista ufficialmente per il parto, ecco sfornato un agile decreto di pagine 96 (novantasei) detto "Semplificazione". Che poi di vera "Semplificazione" non si capisce che cosa contenga.

● a pagina 29

Previste 130 opere, norme più agili per assegnare lavori sotto i 5 milioni e un alleggerimento dell'abuso d'ufficio. Intanto il commissario Arcuri affiancherà la ministra Azzolina nell'emergenza scuola.

di Foschini, Luna, Patucchi Vitale e Ziniti

● da pagina 2 a pagina 7

Pressing del Pd

5G, i dubbi del governo su Huawei Dietrofront sull'apertura ai cinesi

di Claudio Tito ● a pagina 8 con un servizio di Tonia Mastrobuoni

Feste e selfie, positivo il presidente del Brasile



▲ Il 4 luglio il presidente Bolsonaro, al centro con la camicia bianca, abbraccia l'ambasciatore Usa Todd Chapman

Virus, la caduta del negazionista Bolsonaro Roma chiude i voli dal Bangladesh

di Michele Bocci e Daniele Mastrogiacomo ● alle pagine 14 e 15



ONLINE E IN PIAZZA

A Bologna per ripartire dai diritti

di Maurizio Molinari

Lavoro e lotta alle disuguaglianze, riforme e diritti digitali, crescita sostenibile e protezione del clima: Repubblica delle Idee torna da oggi a venerdì con un'edizione straordinaria per confrontarsi su speranze e timori dell'Italia che vuole ripartire dopo la pandemia del Covid 19. È un festival senza precedenti perché sarà "ibrido", fisico e digitale, e perché la città di Bologna, i lettori e i giornalisti di Repubblica lo hanno voluto e realizzato affrontando le difficoltà della fase 2 della lotta al virus.

● continua a pagina 22

L'intervista

Renzo Piano "Il ponte del riscatto che protegge Genova"

di Francesco Merlo

● alle pagine 22 e 23

SUSTENIUM

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.

CREATINA
ARGININA
VITAMINE
BETA ALANINA
SALI MINERALI

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*FORTE: DATI KVIA MARZO 2020

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

A. MENARINI

Cartellone

Oliver Stone
"Quando litigai con Morricone"

di Silvia Bizio
● a pagina 34

Hotel Italia
Le isole lente di Venezia

di Melania Mazzucco
● alle pagine 32 e 33

Lazio, altro ko
ma il Milan beffa la Juve

di Currò, Gamba e Pinci
● alle pagine 36 e 37

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Mancini & C.
Milano - via Hervey, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@amancini.it

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

con i Viaggi
di Geronimo Stilton
€ 8,40

NZ

Tennis I 70 anni di Panatta

"Il Paese mi fa infuriare"

INTERVISTA DI STEFANO SEMERARO - P. 29

Calcio Black out Juve

Il Milan la travolge 4-2

ANTONIO BARILLÀ - P. 26



Il lampo di Rabiot
e i buchi in difesa

GIGI GARANZINI

L'oscuolo e poi subito il sublime, nello spazio di una manciata di minuti. Il morso del laziale Patric a Lecce, roba da vomitare comunque e figurarsi al tempo del coronavirus e dei protocolli per ripartire ad ogni costo. - P. 27



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 8 LUGLIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • ANNO 154 • N. 185 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE • D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB - TO • www.lastampa.it

GNN

DE MICHELI SCRIVE AL COMMISSARIO BUCCI, LA GESTIONE DEL MORANDI ALLA STESSA SOCIETÀ ACCUSATA DEL CROLLO

Genova, il nuovo ponte ai Benetton

Intervista a Gentiloni: il Pnr non basta, l'Italia sia chiara sui tempi delle riforme per il Recovery Fund



L'ANALISI

CONTE E MERKEL
ASSE NECESSARIO

GIAMPIERO MASSOLO

Europa tedesca o Germania europea? Temuta la prima, auspicata la seconda. Questione comunque al centro della storia continentale e del suo processo d'integrazione. - P. 19

LA POLEMICA

CONCORRENZA
"SALVO INTESE"

ALESSANDRO DE NICOLA

Il Programma Nazionale delle Riforme, ormai definito nei suoi tratti essenziali, evocherebbe uno slancio che allarghi le strette in cui si muove l'economia italiana. - P. 19

A PALAZZO CHIGI LA PROTESTA DELLE SPOSE "MANCATE"

Covid, l'Italia blocca altri voli Bolsonaro ammette: io positivo



Jair Bolsonaro ha il Covid 19. Il presidente del Brasile diventa, dopo Boris Johnson, il secondo grande leader "negazionista" del Pianeta a fare i conti con un virus di cui per mesi ha sminuito l'importanza. Ma non si pente: «Sto bene, continuo a lavorare». RUSSO E GUANIELLA - P. 8-9

LA STORIA

Il miracolo delle gemelline unite per la testa



Le due gemelline dopo l'intervento all'Ospedale Bambino Gesù di Roma

LA FAVOLA DI ERVINA E PREFINA

LO STUPORE DI GUARDARSI NEGLI OCCHI

VIOLA ARDONE

Ervin e Prefina potrebbero essere i nomi delle protagoniste di una favola. Ma la loro storia è molto più di una favola, e viene dalla scienza. Le due gemelline controafricane, che il 29 giugno scorso hanno compiuto due anni, hanno ricevuto il più incredibile dei regali. CONTINUA A PAGINA 19

HANOI VUOLE IL BRAND

Vercelli in campo contro il Vietnam È guerra del riso



Le mondine

- P. 17

I GRANDI GIALLI

OGGI LA CORTE D'APPELLO RIAPRE IL CASO

QUANTE VOLTE HANNO UCCISO MARCO VANNINI?

GIANLUIGI NUZZI

È caduto dalle scale. È scivolato nella vasca. Si è fatto male con un pettine. È stata «una bolla d'aria formata nella pistola». Il colpo è partito dall'arma mentre cadeva a terra. Quante volte è stato ucciso Marco Vannini? Innumerevoli. Certo, dal proiettile esploso con una semiautomatica calibro 9 impugnata dal suocero, simulando uno scherzo. Ma Marco muore travolto dalle menzogne che come lava incandescente sfigurano i brandelli di verità sulla notte del 15 maggio 2015. Il giovane era a casa dei Ciontoli a Ladispoli, ospite della fidanzata Martina, presente la famiglia al gran completo e lì venne ammazzato. Da oggi la Corte d'Appello di Roma riapre il caso come indicato dalla Cassazione: che nelle motivazioni è stata lapidaria: la morte del giovane «sopraggiunse quale conseguenza delle lesioni causate dal colpo di pistola». CONTINUA A PAGINA 12



BUONGIORNO

Gimmi Cangiano, candidato per Fli d'Italia alle Regionali in Campania, si fa il manifesto con scritto «me ne frego», ovvero «la più alta espressione di libertà». Prima della ripartenza del dibattito sulla primogenitura del motto (musoliniano, dannunziano, degli Arditi, da sempre patrimonio della noncuranza romana), tocca avvertire dell'esclusione di Gimmi dalle zone alte della classifica, quanto a migliori slogan della nostra vita. Non ce la farà a competere col forzitaliano in lista qualche anno fa a Terzi, non per lo slogan, ma per il nome berlusconianamente assassino: Ivan Pappone. Anagraficamente svantaggiato era anche Michele Dell'Utri, sempre di Forza Italia, e obbligato a rimarcare la distanza dal famoso e sventurato omonimo: «Non sono parente», aggiunse sul cartellone. Fra i più amati rimane il precursore Cristia-

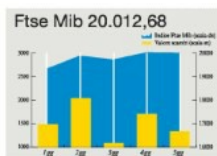
Votantonio

MATTIA FELTRI

no Magdi Allam: in anticipo su Salvini e pure su Trump, sei anni fa si presentò alle Europee al grido «prima gli italiani!» (e lui lo è, ma non gli riuscì di convincere l'elettorato di riferimento). Indimenticabile la campagna del 2006, quando Silvio Berlusconi espresse un parere non del tutto conciliante: chi vota a sinistra è un coglione - e i destinatari si riversarono in piazza del Popolo con la risposta sulla t-shirt: «Io sono un coglione». Riviste oggi, decontestualizzate, le foto perdono drammaticamente la carica ironica. Ma l'imbattibile resta Tommaso Coletti, allora nella Margherita, che nel 2006 di distribui volantini contro il precariato con su una frase che aveva letto non ricordava dove, ma gli era piaciuta un sacco: «Il lavoro rende liberi» (cioè la scritta all'ingresso di Auschwitz). Caro Gimmi, roba da dilettanti la tua.



011 1980 5100
arvalstore.it



BORSA -0,10% 1€ = \$1,1290

BORSE ESTERE		
Dow Jones	28.058	▼
Nasdaq	10.407	▼
S&P 500	3.192	▼
Nikkei	22.818	▼
Francfort	12.617	▼
Zurigo	10.358	▼
Londra	5.190	▼
Parigi	5.044	▼
VALUTE		
Euro-Dollaro	1,1290	▼
Euro-Sterlina	0,8215	▼
Euro-Yen	121,61	▼
Euro-Fr.Sv.	1,0543	▼
Euro-Yuan	7,9287	▼
INDICAMENTI		
Stp. 10 Y.	0,9276	▼
Bund 10 Y.	-0,8064	▼
FUTURE		
Euro-Btp	144,09	▲
Euro-Bund	175,01	▼
Ftse Mib	18,918	▼

Nel semestre raccolto record per gli Etf che puntano sull'oro

Complice il Covid, è salita a 40 miliardi di dollari. Valgono 205 miliardi gli asset in gestione a livello globale
Bertolino a pagina 9



Della Valle: non ho alcuna intenzione di vendere Tod's
L'imprenditore torna a smentire i rumors in merito a una cessione
Camurati in MF Fashion

Anno XXXIII n. 133
Mercoledì 8 Luglio 2020

€2,00 *Classedtori*



Con MF Magazine for Fashion + 10€ a 12,00€ (12€ + 0,20€) - Con MF Magazine for Living + 10€ a 12,00€ (12€ + 0,20€) - Con MF Magazine for Design + 10€ a 12,00€ (12€ + 0,20€)

GENOVA IL MINISTERO DEI TRASPORTI SCRIVE AL SINDACO: CONSEGNI L'OPERA AL CONCESSIONARIO

Il Ponte torna ai Benetton

La **scelta** del governo per **evitare ritardi**, ma se non **cambia** nulla l'attività va ad **Aspi**
Il caso **Autostrade** continua però a far discutere, **Anac** all'attacco sulla **manutenzione**
Stoppati gli **aumenti di capitale** delle piccole imprese. **Emergenza** fino al 31 gennaio

ALLARME UE SULL'ITALIA: -11,2% IL PIL 2020. TARGET2 RECORD: -536 MILIARDI



DESCALZI AL BIVIO

Dopo le svalutazioni per Eni ora il mercato scommette sul taglio del dividendo

DA ENEL A LEONARDO

Tra i big di Stato malumori verso il vertice di Confindustria

VERSO IL FALLIMENTO

Del Vecchio junior pronto a chiedere il Chapter 11 per le camicie Brooks Brothers



ital communications
A STRATEGIC COMMUNICATION AGENCY

Perché la visibilità ha il suo peso

Il messaggio è forte quando raggiunge gli interlocutori giusti.
Ital Communications garantisce il salto di qualità al tuo brand e alla tua azienda.

Ufficio Stampa - Media Relations - Public Relations.

Roma - Milano - Verona
www.italcommunications.it

Informazioni Marittime

Primo Piano

Parliamo di porti ai tempi del Covid. 9 luglio conferenza stampa Assoport

L'associazione, il ministero dei Trasporti, il cluster della categoria e il Propeller Club discuteranno di economia e politica portuale

Parliamo di porti ai tempi del Covid-19. Approfondimenti e proposte per il rilancio. Si terrà il 9 luglio, alle ore 17, sulla piattaforma gotomeet, il terzo ciclo di incontri tra **Assoport** e la stampa dedicato agli approfondimenti economici e politici sulla portualità nell'era pandemica. L'evento è organizzato dall'associazione delle Autorità di sistema portuale italiane e prevede, tra gli altri, interventi da parte del dicastero dei Trasporti e delle associazioni di categoria. Programma ore 17 - introduzione e benvenuto da parte di: Daniele Rossi, presidente di **Assoport**; Umberto Masucci, presidente The International Propeller Clubs. ore 17.15 - interventi programmati delle associazioni di categoria sullo stato del settore e sulle iniziative di rilancio; ore 17.50 - intervento del ministero delle Infrastrutture e Trasporti; ore 18.15 - question time per la stampa del settore; ore 18.50 - conclusioni ore 19.00 - fine evento - credito immagine in alto.



Baretta: «Nessun vantaggio» Assoporti: «Vicini al presidente» Musolino: «Manovra di palazzo»

LE REAZIONI MESTRE Mentre Pier Paolo Baretta ribadisce che «non c'è nessun vantaggio dal commissariamento del Porto», il presidente Pino Musolino ieri alla trasmissione Centocittà di Radio 1 ha rimarcato che «la bocciatura di un bilancio consuntivo, dopo che era già stato approvato da Regione e Città Metropolitana quello di previsione con le due variazioni, non può che suonare come una manovra di palazzo piuttosto che un'azione diretta di sfiducia di fronte ad atti e fatti che sono incontrovertibili, con un bilancio chiuso con 26 milioni di euro di avanzi, e 11 milioni e mezzo di utile». E nella stessa trasmissione il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, ha riconfermato «vicinanza e solidarietà a Pino Musolino che sta passando ingiustamente un momento molto difficile». E siccome ad **Assoporti** aderiscono le 16 Autorità di Sistema Portuale, le Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura insistenti sui territori ove esistono porti, oltre all'Unione Italiana delle Camere di Commercio (Unioncamere), Rossi parla a nome di una grossa fetta dell'economia e dei territori italiani. Tornando a Baretta, il sottosegretario all'Economia e candidato sindaco del centrosinistra per Venezia, ha sottolineato che «quello che deciderà il ministro dei Trasporti sul porto di Venezia dipenderà dalle procedure di legge e da valutazioni tecniche e non politiche». Questo per dire che «totalmente politiche, invece, sono le dichiarazioni di Brugnaro che auspica esplicitamente il commissariamento del Porto e svela così quali erano le vere intenzioni con la reiterata bocciatura del bilancio. Mi chiedo dove sta la convenienza per Venezia di avere la più importante attività economica commissariata». Per Baretta, infatti, è il momento peggiore per bloccare le attività del Porto perché, come ha ricordato **Assoporti**, mai la situazione è stata così drammatica, «un disastro, che non si era visto neanche con la crisi globale del 2008»: nel primo trimestre 2020 il valore del traffico commerciale è crollato del 30%, in termini di tonnellate del 25%, e i container del 7%. E la crisi economica si innesta in un quadro nazionale già difficile, come ha ricordato ieri a Radio 1 lo stesso Musolino: «È evidente che un paese con una fortissima vocazione manifatturiera ma che non ha materie prime, deve sfruttare gli 8500 chilometri di coste che ha e può farlo con i 16 sistemi portuali a sua disposizione. Il problema è che da anni tutti dicono che l'Italia è la piattaforma logistica del Mediterraneo ma non lo mettono in pratica. Come spesso accade siamo assorbiti da altre priorità, e i porti, che fanno parte del Paese da secoli, vengono considerati come qualcosa che comunque funzionerà. Basta analizzare gli investimenti fatti e i nuovi finanziamenti destinati lato terra e lato mare negli ultimi decenni per rendersi conto della situazione, si contano cifre imbarazzanti». (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Trieste

Italia Veloce: Serracchiani, occasione per dare scossa a ferrovie in Fvg

"Un' occasione straordinaria per dare una scossa alle opere ferroviarie strategiche per il Friuli Venezia Giulia e a servizio del Paese. Semplifichiamo gli investimenti per contrastare la crisi rendendo la regione più competitiva e dimostrando che sappiamo spendere bene i fondi europei". Così la deputata Debora Serracchiani (Pd) commenta l' inserimento nel piano "Italia Veloce" del potenziamento del collegamento ferroviario Venezia-Trieste, dell' upgrading infrastrutturale e tecnologico della linea Trieste-Divaca, e del raddoppio della Udine-Cervignano. Per quanto riguarda la Trieste-Venezia, Serracchiani evidenzia "i vantaggi per gli spostamenti regionali e a lunga percorrenza e per il traffico merci, rientrando nel corridoio Mediterraneo della rete Ten-T. Un percorso di ammodernamento iniziato nella scorsa legislatura che oggi può essere fortemente accelerato, con una nuova attenzione all' impatto ambientale". "Il raddoppio della Udine-Cervignano con l' eliminazione dei colli di bottiglia e il conseguente aumento della capacità - aggiunge la parlamentare - è un intervento fondamentale per lo sviluppo dei traffici sul corridoio Adriatico-baltico".



PORTO FRANCO

TRIESTE INSEGUE L' ESEMPIO SINGAPORE

Trieste come Singapore? A parte l' inarrivabile aeroporto della città asiatica, le due città hanno un' impostazione di base molto simile: si vive di porto, di mare, di commercio, di persone che passano. A Singapore, che è uno stato indipendente, i dollari girano vorticosamente, e nella zona vicina al porto ci fanno anche il Gran Premio di Formula 1. Trieste ha ora l' invidiabile opportunità di usare a suo favore l' indipendenza del porto franco, perfezionata dal governo Gentiloni nel 2017 e ampliata l' anno scorso con l' inaugurazione di FREEeste, la nuova free zone industriale grande 300mila metri quadri, con logistica e stoccaggio in punto franco, ferrovia e terminal intermodale. Una svolta costruita dal presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno d' Agostino, che in cinque anni ha messo Trieste al centro del sistema portuale italiano, elevando l' ex porto dell' impero austroungarico a primo porto italiano per traffico. Il manager veronese, incappato nelle ultime settimane in un inatteso stop dall' Anac, che lo aveva destituito a causa di una presunta incompatibilità tra il suo incarico di presidente del porto di Trieste e un' altra carica minore, è stato reintegrato nel suo ruolo da una sentenza del Tar del Lazio. Elena Comelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Panorama

Trieste

COSÌ ROMA PUÒ EVITARE LA TENAGLIA DI PECHINO

Il progetto Blue-Raman (il supercavo marino da Genova a Mumbai) è una risposta alla Via della seta. Per un nuovo slancio indo-mediterraneo

Francesco Galletti

Che i cinesi vogliano fare del Mediterraneo un lago eurasiatico è noto da tempo. La scorpacciata di concessioni portuali da parte di terminalisti con gli occhi a mandorla ne è la testimonianza più vistosa. L'attivismo cinese non va tuttavia confuso con una confusa bulimia. Esso risponde piuttosto a una strategia precisa, che legge in filigrana la mappa delle reti trans-europee di trasporto (TEN-T), formidabili insieme di infrastrutture-chiave di tipo lineare (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuale (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti). In Italia, la Cina ha puntato con decisione su Liguria e Friuli-Venezia Giulia. Con la prima, si aggancia al corridoio Reno-Alpi, che collega i porti del mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam e il porto italiano di Genova attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano. Con il secondo, intercetta il corridoio Baltico-Adriatico, che si estende dai porti polacchi di Gdynia e da Stettino e da Swinoujscie e, passando attraverso la Repubblica Ceca o la Slovacchia e l'Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria e quelli italiani di Trieste, Venezia e Ravenna.

Su queste direttrici strategiche, Pechino ha scaricato un'impressionante azione di lobby, assoldando ex ministri con agende ricolme di contatti e non badando a spese. Il tutto sotto lo sguardo sempre più preoccupato del Consolato Usa di Milano, deputato a seguire quanto accade nella parte settentrionale del Belpaese. Non sorprende dunque più di tanto - anche se dà molta amarezza - che nel porto di Trieste oggi sventolino non tricolori o vessilli con l'aquila bicipite austro-ungarica, bensì bandiere cinesi. È accaduto nel corso di una recente manifestazione a sostegno dei vertici dell'Autorità portuale del mare Adriatico orientale, gli stessi che avevano firmato l'accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China communication construction company. Non deve trarre in inganno il rattappimento del traffico attraverso il Canale di Suez. Risente inevitabilmente dell'effetto coronavirus. La stessa Cina ha limitato fortemente i volumi di merce in export a febbraio e marzo. Va inoltre messo in conto lo stop dei consumi in Occidente e il conseguente arresto delle importazioni via mare di prodotti e semilavorati. Ma uno stop temporaneo non basta a mettere in discussione la strategia di medio termine del Dragone: integrare uno schema neo-eurasiatico, il Lisbona-Shanghai, con il vettore africano. A fronte di questa strategia cinese, viene da chiedersi quale possa essere la risposta degli Stati Uniti e dei suoi alleati. Tanto più che proprio nel Mediterraneo - a Napoli - è di casa la Sesta Flotta americana. Qualche indicazione al riguardo l'ha fornita l'ammiraglio James G. Foggo III, comandante del Nato Allied Joint Force Command, in un recente webinar organizzato dallo IISS di Londra. Foggo ha stigmatizzato la penetrazione cinese in Africa e la «tenaglia» di Pechino che stringe l'Europa. Ha tenuto a ricordare il ruolo fondamentale della Sesta Flotta nel presidiare i cavi sottomarini, le arterie del mondo digitale. Difficile allora non pensare al progetto di supercavo Blue-Raman, che partirà da Genova per arrivare a Mumbai, in India. La porzione «Raman» correrà da Mumbai sotto l'oceano Indiano per riaffiorare in un Paese per ora non identificato e infine arrivare al porto giordano di Aqaba. L'altra tratta, la «Blue», partirà da Genova e scenderà fino alla porzione orientale del Mediterraneo per uscire fuori



di Francesco Galletti

Che i cinesi vogliano fare del Mediterraneo un lago eurasiatico è noto da tempo. La scorpacciata di concessioni portuali da parte di terminalisti con gli occhi a mandorla ne è la testimonianza più vistosa. L'attivismo cinese non va tuttavia confuso con una confusa bulimia. Esso risponde piuttosto a una strategia precisa, che legge in filigrana la mappa delle reti trans-europee di trasporto (TEN-T), formidabili insieme di infrastrutture-chiave di tipo lineare (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuale (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti).

In Italia, la Cina ha puntato con decisione su Liguria e Friuli-Venezia Giulia. Con la prima, si aggancia al corridoio Reno-Alpi, che collega i porti del mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam e il porto italiano di Genova attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano. Con il secondo, intercetta il corridoio Baltico-Adriatico, che si estende dai porti polacchi di Gdynia e da Stettino e da Swinoujscie e, passando attraverso la Repubblica Ceca o la Slovacchia e l'Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria e quelli italiani di Trieste, Venezia e Ravenna.

Su queste direttrici strategiche, Pechino ha scaricato un'impressionante azione di lobby, assoldando ex ministri con agende ricolme di contatti e non badando a spese. Il tutto sotto lo sguardo sempre più preoccupato del Consolato Usa di Milano, deputato a seguire quanto accade nella parte settentrionale del Belpaese. Non sorprende dunque più di tanto - anche se dà molta amarezza - che nel porto di Trieste oggi sventolino non tricolori o vessilli con l'aquila bicipite austro-ungarica, bensì bandiere cinesi. È accaduto nel corso di una recente manifestazione a sostegno dei vertici dell'Autorità portuale del mare Adriatico orientale, gli stessi che avevano firmato l'accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China communication construction company. Non deve trarre in inganno il rattappimento del traffico attraverso il Canale di Suez. Risente inevitabilmente dell'effetto coronavirus. La stessa Cina ha limitato fortemente i volumi di

MONDOVISIONI

merce in export a febbraio e marzo. Va inoltre messo in conto lo stop dei consumi in Occidente e il conseguente arresto delle importazioni via mare di prodotti e semilavorati. Ma uno stop temporaneo non basta a mettere in discussione la strategia di medio termine del Dragone: integrare uno schema neo-eurasiatico, il Lisbona-Shanghai, con il vettore africano.

A fronte di questa strategia cinese, viene da chiedersi quale possa essere la risposta degli Stati Uniti e dei suoi alleati. Tanto più che proprio nel Mediterraneo - a Napoli - è di casa la Sesta Flotta americana. Qualche indicazione al riguardo l'ha fornita l'ammiraglio James G. Foggo III, comandante del Nato Allied Joint Force Command, in un recente webinar organizzato dallo IISS di Londra. Foggo ha stigmatizzato la penetrazione cinese in Africa e la «tenaglia» di Pechino che stringe l'Europa. Ha tenuto a ricordare il ruolo fondamentale della Sesta Flotta nel presidiare i cavi sottomarini, le arterie del mondo digitale.

COSÌ ROMA PUÒ EVITARE LA TENAGLIA DI PECHINO

Il progetto Blue-Raman (il supercavo marino da Genova a Mumbai) è una risposta alla Via della seta. Per un nuovo slancio indo-mediterraneo

Difficile allora non pensare al progetto di supercavo Blue-Raman, che partirà da Genova per arrivare a Mumbai, in India. La porzione «Raman» correrà da Mumbai sotto l'oceano Indiano per riaffiorare in un Paese per ora non identificato e infine arrivare al porto giordano di Aqaba. L'altra tratta, la «Blue», partirà da Genova e scenderà fino alla porzione orientale del Mediterraneo per uscire fuori

Il tutto attraverso le albe e le tempeste l'opera con il collegamento verso al Agade, da parte, per il momento, che l'Italia ha un ruolo centrale nel progetto Blue-Raman. Mediterraneo e oceano Indiano si uniscono lungo un comune filo marino, lasciando finalmente intercettare una via d'acqua tra il Mar Nero e il Mar Rosso, il secondo scorcio del viale ad Open Indo-Pacific, che vede affiancati Usa, India, Giappone e Australia ed è la risposta del momento alle iniziative di Via della seta cinese.

Roma è a un bivio. Deve scegliere tra un'altra via di mezzo (Cina) o lanciare l'intero Mediterraneo. Con il secondo, si dovrebbe avere una chiara linea di continuità con la strategia geo-economica italiana promossa da due primi viceré del Regno d'Italia, da Pietro Palmarola a Cavour. Infine, avrebbe il suo trascendente beneficio di lanciare un nuovo ego-Belt and Road, al di fuori dagli ormai angusti perimetri pensati per la Guerra Fredda e in coerenza con la presenza militare italiana a Gibuti, dove abbiamo una base navale fin dall'Unità del 2011.

L'apertura di sempre strategica, l'andamento di Peter Galletti

Panorama

Trieste

terra attraverso Israele e completare l'opera con il ricongiungimento ad Aqaba. Di certo, per il momento, c'è che l'Italia ha un ruolo centrale nel progetto Blue-Raman. Mediterraneo e oceano Indiano si uniscono lungo un comune fondo marino, lasciando finalmente intravedere una saldatura tra il Mare Nostrum e il concetto strategico del «Free and Open Indo-Pacific», che vede affiancati Usa, India, Giappone e Australia ed è la risposta democratica alle autoritarie Vie della seta cinese. Roma è a un bivio. Deve scegliere tra eurasismo anti-democratico (Cina) o slancio indo-mediterraneo. Con il secondo, si situerebbe su una ideale linea di continuità con la strategia geo-economica italiana perseguita fin dai primi vagiti del Regno d'Italia, da Pietro Paleocapa a Cavour. Infine, avrebbe il non trascurabile beneficio di favorire un nuovo equilibrio della Nato, al di fuori dagli ormai angusti perimetri pensati per la Guerra fredda e in coerenza con la presenza militare italiana a Gibuti, dove abbiamo una base navale fin dall'autunno del 2013. * Esperto di scenari strategici, fondatore di Policy Sonar

«Commissario? Nulla di grave» Porto, l'affondo di Brugnaro

Baretta: manovra politica. Giallo sullo slittamento dei lavori del terminal di Fusina

Francesco Bottazzo

VENEZIA «La nomina di un commissario al porto di Venezia non mi sembrerebbe una cosa grave». Il sindaco Luigi Brugnaro entra a gamba tesa sul presidente **Pino Musolino** dopo la bocciatura del bilancio dell' Autorità portuale il 18 giugno scorso da parte dei componenti di Regione e Città metropolitana. La spiegazione è presto data: «I canali finora non li ha scavati, adesso fa i carotaggi su Vittorio Emanuele perché glieli ha ordinati il Tar (ieri Scarpa, Serena, Gersich, Darsiè hanno scritto ai quattro ministri competenti esprimendo la preoccupazione per l' ambiente e la salute dei cittadini, ndr). Il Porto è in attivo di 26 milioni perché non ha fatto niente, diverso sarebbe se avesse investito, comunque ho fiducia nel ministro alle Infrastrutture». Paola De Micheli sarà a Venezia venerdì per il test del Mose a tutte e tre le bocche di porto, è chiaro che l' obiettivo del governo è chiudere la vicenda velocemente, e quindi decidere se commissariare o meno l' Autorità portuale di Venezia e Chioggia. «Quello che deciderà il ministro dipenderà dalle procedure di legge e da valutazioni tecniche e non politiche - interviene il sottosegretario all' Economia e candidato sindaco del centrosinistra Pier Paolo Baretta -

Totalmente politiche invece le dichiarazioni di Brugnaro che auspica esplicitamente il commissariamento del Porto e svela così quali erano le vere intenzioni con la reiterata bocciatura di bilancio». Un botta e risposta continuo con il sindaco a precisare che «ci sono magistratura e ministero dei Trasporti ad occuparsi del caso, tutto il resto sono giochetti, io non do ordini a nessuno, c' è un' opera da due anni bocciata». E' il terminal delle autostrade del mare di Fusina gestito dalla Venice Ro.Port.Mos (società del Gruppo Mantovani) con cui il presidente **Musolino** ha firmato un contratto di revisione del project financing con l' allungamento della concessione e il trasferimento di nove milioni di euro. Un' operazione su cui Fabrizio Giri (nominato dalla Città metropolitana) e Maria Rosaria Anna Campitelli (Regione) si sono sempre opposti, richiedendo soluzioni alternative. Uno scontro che ha portato l' anno scorso a votare contro uno e non partecipare alla seduta del Comitato di gestione l' altro, mentre quest' anno è arrivata la mancata approvazione del bilancio. «Qui c' è tutta la voglia di rimettere mani e piedi all' interno dell' Autorità di sistema portuale. Volevano eliminare un presidente scomodo? Mi si dà un' importanza che non mi merito. Cado fra otto mesi, hanno tutta la libertà di non rinnovarmi. Invece è stato sollevato un polverone, colpendo due porti che funzionano», ha sottolineato il presidente in un' intervista al *Messaggero Marittimo*. Lo scontro però non si placa con i due rappresentanti «ribelli» a rimarcare la mancata informazione da parte di **Musolino**. L' ultima vicenda riguarda l' atto aggiuntivo alla concessione alla società in cui si apre alla possibilità di slittamento del termine dei lavori alla darsena oltre il 31 marzo 2020 (e quindi veder confermati i finanziamenti dell' Unione europea). Non è un caso che i revisori dei conti non abbiano approvato il bilancio 2018 (pubblicato a marzo di quest' anno) della Ve.Ro.Port.Mos vista l' incertezza sul rinvio dei termini. E così solo una decina di giorni dopo il documento che viene approvato dal comitato di gestione (in cui viene confermata la data del 2020), il presidente del Porto ne approva un' altro che invece apre allo slittamento, poi autorizzato dall' Inea (organismo dell' Ue) proprio su richiesta dell' Autorità portuale. Giri e Campitelli evidenziano ancora una volta di essere stati tenuti all' oscuro di tutto. Il termine del 31 marzo 2020 era considerato



essenziale per i lavori di scavo della darsena e il 23 dicembre 2019 il Porto ha presentato una domanda di proroga di cui non darebbe conto in nessun atto. Successivamente ha modificato l'atto aggiuntivo che avrebbe



Corriere del Veneto

Venezia

permesso alla Ve.Ro.Port.Mos di poter chiudere il bilancio contando sul fatto che non sarebbe decaduta la titolarità del contributo europeo.

Bordata di Brugnaro: «Porto, commissario? Non è un problema»

«Il presidente a oggi non ha fatto niente E io non faccio congiure, i fatti sono noti» *«Se hai un attivo di 26 milioni ma poi non investi e guadagni, i soldi restano lì»*

ROBERTA BRUNETTI

LA POLEMICA VENEZIA Polemica sempre più accesa attorno al Porto. Finora il sindaco Luigi Brugnaro aveva limitato le sue uscite sul tema. Ieri, probabilmente dopo aver letto le ultime dichiarazioni del presidente **Pino Musolino**, ha alzato l'asticella dello scontro, dichiarando, senza tanti mezzi termini, che anche se arriverà un commissario per il Porto «non sarà così grave», visto che l'attuale presidente «non ha fatto niente». Un sindaco scatenato, come lo è da giorni in questo avvio di campagna elettorale. L'occasione per questo sfogo a 360 gradi è stata un'intervista ad Antenna 3, rilanciata sui social dallo stesso Brugnaro. L'ATTACCO Ripetuti gli attacchi al Governo che sbaglia, «non mi chiede consigli», dichiara, ma non agisce. Anche sul Mose «mi auguro che l'esperimento del 10 luglio funzionerà, perché noi siamo leali - ha argomentato Brugnaro - Su certe cose loro sono omertosi, sulle navi non hanno deciso niente. Credo di andare più d'accordo con le persone serie, a prescindere dall'appartenenza, che con chi fa solo dichiarazioni generiche e continuative. Chi dichiara sempre, nasconde qualcosa». Il sindaco ha sfoderato l'ennesima metafora sportiva: «Quando si butta la palla in tribuna, significa che non si vuole affrontare la partita». A questo punto l'intervistatore gli ha chiesto se è quello che ha fatto **Musolino** e Brugnaro è partito lancia in resta. «C'è la magistratura, c'è il ministro dei trasporti, ci sono le indagini in corso. Io faccio il sindaco e su questo non mi esprimo. Posso dire che noi e la Regione abbiamo nominato persone rette, con la schiena dritta. I piccoli giochetti né io, né il presidente Zaia siamo abituati a farli nella nostra vita. Siamo gente specchiata. Abbiamo nominato persone che sono libere di muoversi e competenti nel farlo. Hanno trovato un'operazione su cui hanno avuto da ridire da due anni. Io non ho dato ordini, non c'è nessuna cabina di regia occulta, lo dico a tutti, anche a chi pensa di essere vittima di qualcosa». Insomma, per il sindaco, tutto ruota alla ben nota «operazione che è una rilettura di una concessione data a Mantovani, presa dal presidente **Musolino** senza informare o fare valutazioni in Consiglio, che era il posto adeguato. Tra l'altro l'esborso è di 9 milioni di euro e i consiglieri hanno detto di non firmare quella roba perché ne andava della loro responsabilità anche patrimoniale». IL COMMISSARIAMENTO Fin qui la ricostruzione di Brugnaro. Sull'ipotesi del commissariamento il sindaco è stato altrettanto tranchant: «Non so se il porto sarà commissariato. Ma non mi pare una cosa particolarmente grave. Fino adesso nei canali non è stato scavato niente. E se l'attivo del Porto è di 26 milioni, ma non hai fatto niente, l'attivo resta lì. Diverso è se fai le cose e hai il guadagno! Adesso il Porto farà dei carotaggi sul Vittorio Emanuele perché glielo ha ordinato il Tar. Ma era quattro anni che gli dicevamo di fare almeno i carotaggi. La risposta era che non si poteva perché non c'era il protocollo fanghi. C'è sempre una scusa! Ora deciderà il ministro. Ho fiducia nel ministro Paola De Micheli. Le considerazioni le faremo dopo». Ministro che proprio venerdì, al test del Mose, si troverà, fianco a fianco con il sindaco. Facile immaginare che parleranno del destino del porto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Lo stallo congela l' accordo per la divisione delle aree

È il patto indispensabile per poter varare il nuovo Dpss, Documento di pianificazione strategica, dal quale discendono i piani regolatori degli scali e la programmazione urbanistica delle città

ELISIO TREVISAN

PORTO MESTRE Nello stallo provocato dalla bocciatura del bilancio consuntivo 2019 da parte dei rappresentanti di Regione e Città metropolitana all' interno del Comitato di gestione del Porto, finisce anche l' Accordo di programma sulle aree di confine con la città. Si tratta dell' accordo che è indispensabile per poter varare il nuovo Dpss, ossia il Documento di pianificazione strategica di sistema, previsto dal decreto legislativo 169 del 2016 che ha istituito le Autorità di sistema portuali italiane, dal quale discendono i piani regolatori degli scali. È, insomma, un documento fondamentale per la funzionalità dello scalo e, allo stesso tempo, per la capacità di programmazione urbanistica del Comune. LA STORIA Venezia era partita per prima due anni fa, poi le trattative si sono arenate, e così prima Chioggia a dicembre del 2019 e poi il Cavallino alla fine dello scorso maggio, hanno sottoscritto l' accordo di programma, mentre il Comune di Mira è a buon punto. Venezia, che rappresenta la parte più cospicua e importante rispetto agli altri Comuni della gronda lagunare è, invece, tornata in alto mare, e adesso con il blocco provocato dalla bocciatura del Bilancio consuntivo, si rischia di rinviare a chissà quando la definizione del documento: un problema per il Porto, che non può procedere con l' aggiornamento del suo piano regolatore, ma anche per il Comune che da tempo rivendica la propria competenza su aree che ritiene strategiche per lo sviluppo della città e che, invece, l' Adspmas considera parte integrante del sistema portuale, tanto che nei primi giorni successivi alla bocciatura del bilancio, nel calderone delle possibili concause della degenerazione delle relazioni tra amministrazioni e Porto, è finita proprio anche la disputa sulle aree che il Comune vorrebbe destinare a sviluppo commerciale, terziario e urbano. Le trattative tra Comune e Adspmas sembrava fossero giunte a un buon punto negli ultimi mesi dell' anno scorso ma a dicembre il Comune ha inviato un documento che il Porto ha considerato irricevibile perché, in base all' ultima proposta avanzata da Ca' Farsetti, avrebbe dovuto accontentarsi di gestire le banchine lasciando, invece, quasi tutte le aree del retroporto al Comune, in buona sostanza eliminando circa tre quarti dell' attuale isola portuale. Per Adspmas la pretesa, oltre che andare contro la legge sui porti italiani, ridurrebbe pure le aree destinate alla Zls, la Zona logistica semplificata che, una volta istituita, potrà produrre 2 miliardi e mezzo di euro di investimenti e creare 26 mila nuovi posti di lavoro: le Zls, infatti, secondo la legge possono essere costituite dove esistono aree portuali. I CONFINI Il Comune, per contro, sostiene che la vera estensione del porto è quella delle aree demaniali portuali (in base alla legge sulla riforma dei porti del 1994), vale a dire, sostanzialmente, le banchine e le aree comprese tra i canali industriali Ovest e Nord. Tutto il resto, ossia la grande area industriale di Porto Marghera (considerata come l' area industriale di Venezia e non il suo porto) che comprende anche i terreni attorno al Vega e fino ai Pili, sono per il Comune aree cittadine da destinare, dunque, allo sviluppo di attività non portuali come ad esempio il palasport per la Reyer basket. Il presidente dell' Autorità portuale, **Pino Musolino**, ha più volte assicurato che sulle aree di confine non ha pregiudizi e che pure per i pili non c' è problema a consentirne lo sviluppo, e l' anno scorso, pur in assenza dell' Accordo di programma, era intervenuto per sbloccare gli investimenti commerciali e terziari nella fascia di terreni tra via Fratelli Bandiera e via dell' Elettricità. Il



Comune, però, ha a sua volta ribadito che non vuole concessioni dal Porto, ma la competenza piena sulle aree di confine.



Il Gazzettino

Venezia

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LA QUESTIONE del bilancio non approvato

Porto e commissario Botta e risposta fra il sindaco e Baretta

«Arriverà il commissario? Non lo so e non mi pare particolarmente grave se arriva. Finora i canali non li hanno scavati ma se hai un attivo di 26 milioni e non fai niente, il risultato mi pare relativo», dice il primo cittadino, critico con la gestione Musolino. «Quello che deciderà il Ministro sul **porto** di **Venezia** dipenderà dalle procedure di legge e da valutazioni tecniche e non politiche». Non si fa attendere la replica di Pier Paolo Baretta, sottosegretario all'Economia e candidato sindaco del centrosinistra alle parole sull'ipotesi commissariamento espresse, in diretta tv, dal primo cittadino. Baretta bolla come «totalmente politiche le dichiarazioni di Brugnaro che auspica esplicitamente il commissariamento del **Porto** e svela così quali erano le vere intenzioni con la reiterata bocciatura del bilancio. Mi chiedo dove sta la convenienza per **Venezia** di avere la più importante attività economica commissariata», dice Baretta. Una chiara e netta risposta alle parole di Brugnaro che ha fatto capire che lui, un commissario al **Porto** lo vede bene. E ha attaccato Musolino spiegando che non ha finora scavato i canali. «Non ha fatto niente», ha insistito Brugnaro, «e ora avvia i carotaggi sul Vittorio Emanuele ma solo perché glielo ha imposto il Tar ma sono quattro anni che gli si chiede di fare almeno i carotaggi e dice che non c'era il protocollo fanghi. Insomma, c'è sempre una scusa», è sbottato il primo cittadino ritenendo «non grave» l'ipotesi di un commissariamento del **Porto**. L'avversario alle prossime amministrative su questo lo critica immediatamente chiedendo pubblicamente «dove sta la convenienza per **Venezia**» di un simile scenario. Brugnaro ha ribadito che sulla vicenda l'ultima parola spetta al ministro De Micheli e alla magistratura, dopo il "fuoco incrociato" di esposti e denunce. E ribadisce: «Noi (intendendo anche Zaia, ndr) non siamo una cabina di regia occulta, non diamo ordini e non esiste alcun piano e lo ribadisco a chi si sente vittima». I consiglieri di Città metropolitana e Regione Veneto, che hanno bocciato il bilancio, li definisce «professionisti con la schiena dritta e che non si sono piegati». – M.CH.



Porto. Brugnaro: «Commissario darebbe una scossa». Musolino: «Manovra di palazzo»

Accuse reciproche. Sindaco: «Da 4 anni aspettiamo i carotaggi al Vittorio Emanuele. C'è sempre una scusa». Presidente: «C'è la voglia di rimettere mani e piedi all'interno dell'Autorità portuale»

«La nomina di un commissario al porto di Venezia non mi sembrerebbe neanche così grave». Torna sulla questione dall'esito ancora sospeso della bocciatura del rendiconto 2019 del porto, il sindaco Luigi Brugnaro. Ieri, lunedì 6 luglio, e oggi è intervenuto pubblicamente il presidente dell'Autorità portuale **Pino Musolino** su Messaggero Marittimo.it e Centocittà di Rai Radio1. «Il rischio di commissariamento non lo decido io, lo stabilirà Roma - dice **Musolino**. Certo, il parere contrario al comitato di gestione, dopo l'approvazione in precedenza del bilancio di previsione e delle due variazioni, solo da Regione e Città Metropolitana, non può che suonare come una manovra di palazzo. Posso portare - afferma - un lavoro certificato e certificabile. Ho prodotto in meno di 24 ore oltre 90 documenti di tracciabilità». Il primo cittadino lagunare tira dritto. Dice di avere fiducia nel ministro dei Trasporti Paola De Micheli, «deciderà il meglio, le considerazioni le facciamo dopo. È la situazione che apre la strada al commissario». Per il sindaco i rappresentanti Campitelli e Giri sono «liberi di muoversi e competenti»: e nel farlo sono tornati sulla concessione alla Mantovani, «scelta del presidente dell'Autorità, **Pino Musolino**, se non ho capito male, fatta senza chiedere niente, senza informare o fare valutazioni in consiglio», riepiloga il sindaco. Un'operazione da 9 milioni di euro, Brugnaro ribadisce che Giri e Campitelli verrebbero chiamati a risponderne in prima persona, in caso di errori erariali. L'ipotesi del commissario per Brugnaro, «potrebbe dare una scossa. In fondo, finora, dei canali non è stato scavato niente», dice il primo cittadino. Ci sarebbero i carotaggi da fare sul Vittorio Emanuele, 4 anni che lo diciamo sentendosi rispondere che manca il protocollo fanghi, insomma c'è sempre una scusa. Non sarebbe male se intervenisse un commissario a mettere mano a questa cosa». Per **Musolino** «qui c'è tutta la voglia di rimettere mani e piedi all'interno dell'Autorità di sistema portuale. Volevano eliminare un presidente scomodo? Mi si dà un'importanza che non mi merito. Cado fra 8 mesi, hanno tutta la libertà di non rinnovarmi. Invece è stato sollevato un polverone, colpendo 2 porti che funzionano. A Venezia abbiamo perso meno traffico di tutti i porti italiani. Non so quando si concluderà questa vicenda - afferma **Musolino** -. Il ministero sta facendo tutte le verifiche e così le corti dei conti di Roma e del Veneto. Farò anche un passaggio con la procura della Repubblica e andremo avanti con tutti gli strumenti consentiti, perché voglio sia fatta chiarezza», dice **Musolino**.

VENEZIA TODAY Politica

Porto. Brugnaro: «Commissario darebbe una scossa». Musolino: «Manovra di palazzo»

Accuse reciproche. Sindaco: «Da 4 anni aspettiamo i carotaggi al Vittorio Emanuele. C'è sempre una scusa». Presidente: «C'è la voglia di rimettere mani e piedi all'interno dell'Autorità portuale»

La redazione
di redazione 06/07/2020 16:41

I più letti di oggi

1. Sarda Acquasola (2020) - la scorta...
moda a S. Maria della Salute...
2. Giorgio Dal Monte - grande...
giornale di bordo - dalla nave del 2020
3. Rinaldo Geronzi, dal piano di...
sicurezza alla sicurezza del porto
4. Porto Brugnaro - Comandante...
dopo la scossa - Musolino al palazzo

Mantovani

Il primo cittadino lagunare tira dritto. Dice di avere fiducia nel ministro dei Trasporti Paola De Micheli, «deciderà il meglio, le considerazioni le facciamo dopo. È la situazione che apre la strada al commissario». Per il sindaco i rappresentanti Campitelli e Giri sono «liberi di muoversi e competenti» e nel farlo sono tornati sulla concessione alla Mantovani, «scelta del presidente dell'Autorità, **Pino Musolino**, se non ho capito male, fatta senza chiedere niente, senza informare o fare valutazioni in consiglio», riepiloga il sindaco. Un'operazione da 9 milioni di euro, Brugnaro ribadisce che Giri e Campitelli verrebbero chiamati a risponderne in prima persona, in caso di errori erariali. L'ipotesi del commissario per Brugnaro, «potrebbe dare una scossa. In fondo, finora, dei canali non è stato scavato niente», dice il primo cittadino. Ci sarebbero i carotaggi da fare sul Vittorio Emanuele, 4 anni che lo diciamo sentendosi rispondere che manca il protocollo fanghi, insomma c'è sempre una scusa. Non sarebbe male se intervenisse un commissario a mettere mano a questa cosa».

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Da scarpa e Serena (Gruppo MiSto)

Lettera ai ministri per bloccare gli scavi nel canale Vittorio Emanuele

Fermare i carotaggi dei fanghi del canale Vittorio emanuele che il Porto sta per avviare, anche sulla base del ricorso al Tar vinto dalla Venezia terminal passeggeri contro l' ente guidato da **Pino Musolino** che non aveva adempiuto alla richiesta di effettuarli, in vista di un possibile project financing per realizzare qui il tracciato alternativo al passaggio delle Grandi Navi dal Bacino di San Marco. È quanto chiede una lettera inviata ai ministri delle Infrastrutture Paola De Micheli, dei Beni Culturali Dario Franceschini, dell' ambiente Dergio Costa e della Salute Renato Speranza dai consiglieri del Gruppo Misto Renzo Scarpa e Ottavio Serena dopo la notizia dell' avvio del bando per gli scavi pubblicata dal nostro giornale. «La decisione del Porto sorprende - scrivono Scarpa e Serena - non in quanto non possa esserci ragione nell' avere conoscenza della qualità dei fanghi di un canale che è di competenza portuale, ma nel procedere alla verifica in una ipotesi di realizzazione di un nuovo collegamento con l' attuale Marittima di Venezia. La nostra preoccupazione è costituita dalle risultanze dello studio da noi svolto proprio sul possibile uso di questa via, da parte delle Grandi Navi in accesso dal Porto di Malamocco, per il raggiungimento dell' attuale Marittima. Si tratta, essenzialmente di effetti ambientali, non solo derivanti dallo scavare un nuovo canale in Laguna e ulteriormente aggravare l' esposizione della Città alle alte maree (oggi, di fatto, il Canale Vittorio Emanuele III è interrato) ma, anche e soprattutto, di un possibile consistente aumento dell' inquinamento derivante da un sostanziale raddoppio delle percorrenze interne alla Laguna da parte delle Grandi Navi che entrerebbero dal Porto di Malamocco e arriverebbero alla Marittime percorrendo tutto il Canale dei Petroli e, appunto, il Vittorio Emanuele III. Riteniamo non si possa prescindere da valutazioni preliminari, fondamentali alla tutela della salute pubblica oltre che all' ambiente lagunare e a Venezia circa gli effetti indotti dall' eventuale allungamento del percorso interno alla Laguna, da parte delle cosiddette "Navi Bianche", percorso che andrebbe a lambire una parte consistente dell' abitato della Terraferma veneziana già coinvolta dai grandi inquinamenti industriali. E tutto ciò, in aggiunta agli effetti che si continueranno ad avere, sulla popolazione della Città Insulare, per via dell' ormeggio a Venezia. Ci si deve chiedere, prima di procedere in alcun modo, quali possano essere questi effetti aggiuntivi e quali ricadute possano avere sulla popolazione residente». --E.T.



Mose senza fondo, cause pendenti per 330 milioni

Carte bollate

Giuseppe Pietrobelli

Di quel pozzo senza fondo che si chiama **Mose**, forse non si riuscirà mai a vedere la fine. Non si riuscirà mai a conoscerne il costo effettivo, oltre alla spesa ufficiale di 5 miliardi 439 milioni di euro, che in realtà arriveranno a 6 miliardi con le opere complementari, e ai probabili 100 milioni di euro all'anno per le gestione e la manutenzione. Venezia sembra adagiata non sulle isolette di una placida laguna, ma sulla Fossa delle Marianne, anche perché è impossibile prevedere l'esito di 33 dossier che riguardano la giustizia penale, civile e amministrativa, che per molti anni daranno lavoro agli avvocati. Un mare di scartoffie e di carte bollate, verrebbe da pensare, ma ciascuno ha un valore economico ragguardevole, al punto che - per quanto è possibile quantificare - si arriva a 328 milioni di euro che il Consorzio Venezia Nuova potrebbe sborsare, a fronte di crediti eventuali per una quindicina di milioni. Senza calcolare i danni per i malfunzionamenti contestabili alle imprese che hanno partecipato al progetto di dighe mobili contro l'acqua alta che dopodomani, per la prima volta, saranno alzate contemporaneamente, alla presenza del premier Giuseppe Conte. L'elenco riservato, di cui Il Fatto è entrato in possesso, è stato predisposto dagli amministratori straordinari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, insediati per volere dell'Anac dopo gli arresti del 2014. Anche loro sono citati in molte di quelle cause, tirati in ballo in una miriade di grandi e piccoli contenziosi, e in qualche caso devono provvedere di persona alla difesa, nonostante agiscano per conto dello Stato. In questo panorama spiccano due cause civili. Covela, il consorzio costituito dal gruppo Mantovani di Piergiorgio Baita, all'epoca azionista di maggioranza, chiede 197 milioni di euro ad amministratori, presidenza del consiglio e ministeri interessati, per danni legati al commissariamento, oltre a 8 milioni e mezzo di pagamenti trattenuti. C'è poi una partita da 76,5 milioni di euro per danno d'immagine causato dallo scandalo tangenti, che vede contrapposti lo Stato al Consorzio, che si è rivalso sulle imprese Mantovani e Condotte d'Acqua per le false fatturazioni che coprivano la commessa delle tangenti. Il capitolo penale ha visto il Consorzio parte civile nei confronti degli imputati, ma esso stesso è imputato come responsabile civile per mancato controllo dei dirigenti corrotti, in un procedimento dove altre aziende hanno patteggiato 500.000 euro. Il Cvn avanza, invece, 100.000 euro di provvisoria (ma la somma totale è da definire, la tangente fu di mezzo milione di euro) dall'ex deputato Pdl Marco Milanese, condannato in via definitiva. Ha avviato il pignoramento, ma i beni non bastano, perché prima è arrivata la Corte dei Conti. L'ex presidente Giovanni Mazzacurati, ora deceduto, vantava una buonuscita da 7 milioni di euro, bloccata dagli amministratori straordinari, con contenzioso ancora aperto. Il Consorzio, assieme a Mazzacurati e all'imprenditore Mazzi, dovrà risarcire 6,9 milioni allo Stato per danno erariale. Ed è citato perfino per sanzioni antiriciclaggio. Il Consorzio è poi nel mirino per i bilanci (anche della consociata Comar) che vengono contestati dalle società (Mantovani, Fincosit e Condotte) che si sono viste portar via una fetta enorme di ricavi con il commissariamento. Ma è in lite anche per le bonifiche (che costerebbero svariati milioni) dei terreni del Silo Pagnan di Marghera comperati per ricavare in terraferma un'officina di manutenzione delle barriere del **Mose**. Le carte bollate si sprecano per lavori eseguiti e non pagati: Ccc chiede, 2,8 milioni di euro (e a



Il Fatto Quotidiano

Venezia

sua volta il Consorzio vuole 4,8 milioni); Intercantieri Vittadello accampano richieste per 3,5 milioni; Mantovani ha ottenuto il rimborso di 2,9 milioni, ma deve versare al Consorzio 10 milioni; Covela ha ottenuto un decreto ingiuntivo da 13,5 milioni; i croati di Spalato che realizzarono le paratoie chiedono 2 milioni. Tre cause sono in piedi con tre ingegneri per più di 300 mila euro. Altre per cifre modeste. L'ingegnere Arredi, avanza 61 mila euro per collaudi, un proprietario di terreni a Sant' Erasmo chiede 50 mila euro per allagamenti e danni causati dai lavori alle rive, la ditta Pasquinelli 17 mila euro per lavori non pagati, un ex dipendente 7 mila euro per spese legali Ma queste sono solo le briciole del **Mose**.

Mose, la prova generale riesce a metà

Il vento condiziona il test in vista dell'evento di venerdì davanti al premier Conte: tutte le paratoie si sollevano in simultanea. Ma restano i problemi. Dal Consorzio con le casse semivuote ai guai tecnici: sabbia che ostruisce i meccanismi e corrosione

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA Meno due giorni. L'attesa è tutta per venerdì, ore 10, quando le 78 paratoie del sistema **Mose**, suddivise tra le tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia, si dovranno alzare in simultanea, davanti a mezzo Governo per l'occasione a Venezia. Sarà la prima volta che la laguna sarà separata dal mare - anche se non ci sarà l'acqua alta - in un test tecnico, trasformato in evento-passerella. Fino a ieri era dato per presente anche il premier Giuseppe Conte, oltre alla ministra Paola De Micheli e al sottosegretario Andrea Martella. Tanti riflettori puntati - forse troppi - su un'opera che deve ancora essere ultimata (l'operatività delle bocche di porto è attesa per fine 2021); deve risolvere una serie di criticità; deve soprattutto superare un clima di incertezza sul futuro e tensioni perenni. TREGUA ARMATA Mancano i soldi liquidi: circa un miliardo di euro, in buona parte ancora bloccati a Roma. E per questo anche nelle ultime settimane ci sono stati rallentamenti nei lavori. Soprattutto chi dovrebbe guidare questa fase delicata è sempre più in guerra: il commissario straordinario per il **Mose**, Elisabetta Spitz, e il provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Cinzia

Zincone, da un lato, gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, Francesco Ossola e Giuseppe Fiengo, dall'altro. In questi giorni nei cantieri si è corso per arrivare al test, ma in molti si chiedono cosa succederà dopo venerdì. Le casse del Cvn sono semivuote, ai dipendenti non è stata pagata la quattordicesima. Soprattutto le imprese avanzano soldi e mettono in campo a fatica le risorse necessarie. Su come uscire da questa situazione, le visioni tra le due parti (Provveditorato-commissario e amministratori) divergono in un rimpallo di responsabilità. Se finora c'è stata una sorta di tregua armata, con l'obiettivo di portare a casa il test di venerdì senza figuracce, lo scontro potrebbe riaccendersi subito dopo. All'inizio dell'anno Zincone aveva proposto agli amministratori di firmare un settimo e ultimo atto aggiuntivo, che avrebbe limitato la loro azione al completamento delle opere alle bocche, trasfuso sul passato e riportato in Provveditorato il resto dei lavori e in prospettiva dei lavoratori. Loro avevano rinviato la palla alla Prefettura di Roma, che ora gliel'ha restituita. In ballo c'è la futura gestione dell'opera. Una torta da 100 milioni l'anno. IL CAMBIO DI PROGRAMMA In questo clima non facile, ieri, gli ingegneri del **Mose** hanno completato l'ennesimo test parziale, in vista di quello generale di dopodomani. Il programma era quello di sollevare, per la prima volta insieme, le due schiere che chiudono la bocca di porto del Lido: 20 paratoie lato San Nicolò, 21 lato Treporti. In un secondo momento di simulare un black out e provare a sollevare parte delle schiere con il gruppo elettrogeno. A causa del vento, però, ci sono stati ritardi nel posizionamento delle boe di sicurezza per il traffico acquatico, la finestra concessa dalla Capitaneria di porto era limitata alla mattinata, e non c'è stato più tempo per effettuare entrambe le prove. Così si è optato per un sollevamento in simultanea solo di due mezze schiere, riservando il resto della mattina alla prova black out, lato San Nicolò. In realtà, nei piani iniziali, i gruppi elettrogeni dovevano essere testati ad agosto, in vista della messa in funzione del sistema per le emergenze per l'autunno. Ma con tante autorità in arrivo, con tanti occhi puntati, i tecnici hanno preferito provare almeno



Il Gazzettino

Venezia

il generatore del Lido. Ieri ha funzionato. Se venerdì mancherà la corrente, nessuno dovrebbe accorgersene. LE ALTRE CRITICITÀ Un esempio di come si stia lavorando di corsa e con fatica. E i fronti aperti sono tanti in un'opera complessa e segnata da una storia tanto travagliata di corruzione e ritardi. C'è il caso della sabbia che va a depositarsi sui meccanismi di alcune paratoie lato Treporti, che non rientrano completamente nei loro ricoveri sul fondale. Tecnicamente una criticità che non impedisce alla barriera di alzarsi e abbassarsi, ma che non può essere sottovalutata e va risolta. Un problema legato a quella mancata manutenzione del sistema **Mose**, che è una delle grandi questioni aperte, a cui è connessa un'altra criticità più grave, quella della corrosione che sta aggredendo anzitempo le paratoie. La ricerca di una soluzione è stata bloccata dalle controversie legali. Mentre attende di essere ripristinata anche la conca di navigazione di Malamocco, malfatta e subito danneggiata... Insomma, per dire che il sistema **Mose** funziona, ci vorrà ancora tempo e lavoro. Chissà che la passerella di politici serva a fare chiarezza almeno sui soldi mancanti, ancora fermi a Roma. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Mose, ultimo test Le sei paratoie di Punta Sabbioni restano giù

I tecnici decidono un sollevamento parziale. La sabbia non è stata ancora rimossa. Prove per evitare il blackout

Alberto Vitucci Ultimo test ieri mattina alla bocca di **porto** di Lido per le 41 paratoie del Mose prima dell' "inaugurazione" di venerdì. Prove che hanno soddisfatto gli ingegneri. Anche se vento e prudenza hanno convinto a non sollevarle tutte. Solo una decina a Treporti, altrettante a San Nicolò, lasciando a riposo le sei che avevano dato problemi, non rientrando negli alloggiamenti in fondo al mare per via della sabbia accumulata. Il timore, per nulla infondato, è che alla sabbia già presente si sommi anche quella che entra con i nuovi sollevamenti. Le barriere vengono su regolarmente. Ma fanno fatica a tornare giù. «Non si può lasciare ferma una macchina e poi pretendere di trovarla efficiente e funzionante», dicono gli ingegneri. A questo si sommano anche mancanze in fase di progettazione, come i meccanismi per la pulizia degli anfratti sott' acqua. Fatto sta che la notizia, clamorosa, è stata che al primo sollevamento congiunto di Treporti, ben sei paratoie non sono tornate al loro posto. Tutte quelle verso Punta Sabbioni. Ieri non sono state mosse. E venerdì si spera che l' acqua possa provocare un "effetto laminazione", togliendo un po' di sabbia dai cassoni. Per il futuro, occorre pensare a impianti per la pulizia o più semplicemente all' asportazione periodica. Costerà molto, visto che l' impianto è concepito per stare sempre sott' acqua. Almeno 100 milioni l' anno, più la manutenzione straordinaria. Altri cento milioni sono necessari per riparare criticità emerse negli ultimi anni, come la corrosione di alcuni elementi delle cerniere, le valvole, le alette. Le operazioni per il sollevamento delle barriere di Treporti e Lido San Nicolò ieri sono cominciate alle 7 del mattino. Ostacolate da un forte vento che ha impedito alle squadre di posizionare le boe come previsto dall' Ordinanza della Capitaneria. Si è sperimentato anche il tempo di esercizio. 12 minuti per sollevare le paratoie, una ventina per metterle giù. Prova generale anche per evitare un possibile blackout. Il timore principale è quello che in fase di sollevamento possa interrompersi l' energia elettrica, come successo in novembre. Le paratoie non verrebbero su. O, peggio, potrebbero bloccarsi o scendere di colpo con conseguenze pericolose. Una squadra di sette ingegneri, coordinati dal direttore Davide Sernaglia, ha tenuto sollevate le paratoie per due ore e mezza, tenendole collegate al gruppo elettrogeno. Risolti anche gli inconvenienti delle prime prove. Come le vibrazioni dei tubi sott' acqua, fissati con nuove staffe in acciaio. Resta il grande problema della sabbia e degli accumuli. Fra i tanti guai irrisolti del Mose c' è anche la conca di navigazione di Malamocco. Costata 330 milioni di euro, voluta nel 2003 dal Comune (sindaco Paolo Costa) per rendere «indipendente l' attività portuale dalla salvaguardia». Errori progettuali e misure troppo piccole per contenere le navi di ultima generazione. Danni portati da una mareggiata nemmeno tanto estrema nel 2015. Porta di accesso distrutta e inutilizzabile. Marea che entra anche con il Mose sollevato. In questi giorni il Provveditorato alle opere pubbliche ha dato incarico alla società Cimolai di provvedere alle riparazioni. Costo circa 45 milioni di euro. Scartate le proposte avanzate da Sacaim di riparare



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la porta senza rifarla completamente (20 milioni di euro). Così ci si prepara alla grande cerimonia di venerdì. Sicuramente spettacolare, perché per la prima volta le 78 paratoie di Lido, Malamocco e Chioggia saranno alzate tutte insieme. Ma i lavori del Mose non sono finiti, né collaudati. Secondo il cronoprogramma, confermato dalle ultime riunioni in Prefettura, le dighe dovranno essere pronte a essere sollevate, in caso di emergenza, già questo autunno. Dovranno essere finite e consegnate alla nuova gestione pubblica - un' Agenzia - entro il 31 dicembre del 2021. Anche se in condizioni di mare agitato e vento forte - come il 12 novembre 2019 - il Mose non è ancora stato testato. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

L'anziano ingegnere, inventore e padre padrone del Mose, sa che Baita sta collaborando. Nei giorni dei test la superliquidazione da 7 milioni

Mazzacurati e la successione negli ultimi giorni dell'impero

la storia «Noi non siamo stati ancora cosati, ma il clima è pessimo. C'è casino, anche se i giornali nazionali non ne parlano». Pochi giorni prima di essere arrestato dalla Guardia di Finanza, Giovanni Mazzacurati, inventore del **Mose** e padre padrone del Consorzio, appare molto preoccupato. Siamo nei primi giorni di luglio del 2013, esattamente sette anni fa, e l'anziano ingegnere sa bene che Piergiorgio Baita, presidente della Mantovani arrestato pochi mesi prima, sta raccontando agli inquirenti un sacco di cose. Sono i giorni in cui al Consorzio hanno consigliato di andare avanti con i lavori. «Facciamo vedere che il **Mose** funziona». Ecco allora i primi sollevamenti delle paratoie già installate a Treporti. E anche allora si svelano i primi problemi. La sabbia in mezzo agli ingranaggi. «La paratoia non va giù!», gli dicono i suoi fedelissimi. Ma Mazzacurati ha altri pensieri. Quello di uscire di scena senza strappi, e di assicurare un futuro economico alla sua numerosa famiglia. Così tratta la successione. Al suo posto viene indicato Mauro Fabris, in politica da qualche anno con l'Udc, magher di autostrade e ferrovie. L'ingegnere non ne ha una grande opinione. Lui avrebbe preferito Hermes Redi, da sempre suo collaboratore, che gli giura fedeltà assoluta. «Io sono ai tuoi ordini», gli dice al telefono, «mi dispiace e non faccio questa cosa contro di te, neanche se mi ammazzano...» Redi viene nominato direttore generale pochi giorni dopo. Stipendio sostanzioso, quasi 800 mila euro. Resterà anche dopo il commissariamento per qualche mese. Tra i primi atti della gestione Fabris c'è da decidere la liquidazione. Mazzacurati chiede 9 milioni. Poi Fabris abbassa a sette («Ma non avrò chiesto troppo poco»? confida preoccupato l'ingegnere alle figlie). L'anticipo viene pagato, il milione e mezzo rimasto sarà bloccato dagli amministratori straordinari. E per questo Mazzacurati fa causa dagli Stati Uniti dove nel frattempo è espatriato, dopo aver ampiamente collaborato con i giudici. Luglio 2013. Il crollo dell'impero è vicino. Gli arresti e l'inchiesta arriveranno solo un anno dopo, il 4 giugno. E subito dopo i commissari riducono spese e personale. Se ne vanno i dirigenti Giovanni Cecconi, Flavia Faccioli, Roberto Rosselli, Federico Pasqualato, Valentina Croff. —A.V.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i manager del consorzio citati dalla presidenza del consiglio

Danni d'immagine per 76 milioni domani nuova udienza in Tribunale

Settantasei milioni e mezzo di euro per "danno di immagine". Non è finita la vicenda delle tangenti legate alla grande opera. E adesso il 9 luglio, proprio alla vigilia della venuta in laguna del governo per "inaugurare" il **Mose**, il giudice civile Fabio Doro ha convocato la nuova udienza per decidere chi dovrà essere considerato responsabile "in solido" del risarcimento. Vicenda complessa. Un primo procedimento, avviato nel 2016, era stato estinto per la messa in amministrazione straordinaria di Condotte d'Acqua, una delle azioniste più importanti del Consorzio Venezia Nuova. E anche per «la difficoltà di procedere alle notificazioni all'estero nei confronti di Mazzacurati». Gli amministratori straordinari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola hanno chiesto il «difetto di legittimazione passiva». Sostenendo cioè che il loro arrivo, posteriore ai fatti giudiziari, era stato deciso dall'Anac e dal prefetto di Roma proprio per modificare la governance del Consorzio. Chi sarà allora responsabile del "danno di immagine"? Nell'udienza di domani il giudice Doro ha anche convocato il presidente Mauro Fabris, l'ultimo a ricoprire la carica prima del commissariamento. Anche lui però non ha nulla a che vedere con i fatti che determinarono il commissariamento. Proprio a Fabris, qualche mese fa, i vecchi azionisti del Consorzio - tra cui la famiglia Chiarotto - avevano chiesto di riconvocare il Cda per nominare il nuovo presidente. Atto evidentemente non di competenza di un presidente che ha governato per cinque mesi ed è statuito esautorato da cinque anni. Nell'udienza di domani si dovrà districare la tela delle responsabilità, in parte già accertate a livello penale. Sono stati convocati anche i legali di Luciano Neri, Stefano Tomarelli, Maria Brotto, Federico Sutto, Piergiorgio Baita, Pio Savioli. Tutti coinvolti a vario titolo nelle fasi processuali. Ma diversa è la responsabilità e la contestazione per i "danni di immagine" che sarebbero stati subiti dalla Presidenza del Consiglio e dal ministero delle Infrastrutture. Oltre 76 milioni quantificati. Nell'udienza di domani il giudice ha deciso dovrà essere presente anche Mauro Fabris. --A.V.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

venerdì lo sbarco nell' isola del bacan

Inaugurazione da 45 mila euro Ambiente Venezia «Ci saremo»

Niente rinfresco e ospiti contingentati. Ma l'inaugurazione delle paratoie del **Mose**, prevista per venerdì in laguna non costerà meno di 45 mila euro.

Forse anche di più. Fondi che il provveditore Cinzia Zincone ha autorizzato il Consorzio Venezia Nuova a prelevare da quelli già a disposizione per «l'informazione al pubblico e la comunicazione delle opere e avviamento della gestione». Soldi che serviranno per pagare lo «sbarco» sull' isola artificiale del bacàn di Sant' Erasmo, dove è prevista la conferenza stampa nella Control room, la stazione di comando, e poi nei gazebo all' esterno. Il cerimoniale del ministero ha dato indicazione di limitare al massimo il buffet («Solo acqua minerale») e le trasformazioni del cantiere che dovrà accogliere le autorità. E' annunciata la presenza del premier Giuseppe Conte e della ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, con il sottosegretario all' Economia e candidato sindaco Pierpaolo Baretta, il sottosegretario alla Presidenza Andrea Martella, i parlamentari veneziani del Pd. E poi i giornalisti. Un plotone di cameramen e fotografi, inviati delle tv e dei giornali nazionali. Lo scopo è quello di mostrare che il **Mose** funziona, e si solleva dal

fondale. Nei documenti ufficiali la dizione «Cerimonia di inaugurazione del sollevamento delle paratoie del **Mose**» è stata ora sostituita con la più sobria «Primo test in contemporanea di sollevamento in contemporanea delle quattro barriere del **Mose**». Forti le critiche sull' opportunità di «inaugurare» un' opera che non è finita né collaudata, e che ha ancora molte criticità irrisolte. I comitati No **Mose** e Ambiente Venezia intanto annunciano. «Abbiamo deciso di autoinvitarci per portare la voce della città», dice Luciano Mazzolin, «inascoltata in questi anni di corruzione di malaffare». La «benedizione dell' opera», prevista alle 10.30 dopo la cerimonia di «inaugurazione» a cui parteciperanno oltre alla commissaria straordinaria Elisabetta Spitz e al provveditore Cinzia Zincone, che hanno organizzato l' evento, anche il presidente Giuseppe Conte - se confermerà la sua presenza - il governatore del Veneto Luca Zaia e il sindaco Luigi Brugnaro. Sono stati invitati anche dirigenti e funzionari che hanno contribuito in passato a far andare avanti il **Mose**. Come gli ex presidenti del Magistrato alle Acque Maria Giovanna Piva, Roberto Daniele Luigi D' Alessio e Roberto Linetti. Non è la prima inaugurazione del **Mose**. La primissima fu nel 1988 con De Michelis, la prima pietra nel 2003 con Silvio Berlusconi. --alberto vitucci.



Mose, il test è un mezzo flop La barriera si alza a metà

Non è ancora tempo di **Mose**. Ultimo test ieri mattina alla bocca di porto di Lido per le 41 paratoie prima della "inaugurazione" di venerdì. Non tutto è andato come doveva. Le barriere vengono su regolarmente. Ma fanno fatica a tornare giù. Ieri non sono state mosse. E venerdì si spera che l'acqua possa provocare un "effetto laminazione", togliendo un po' di sabbia dai cassoni. -



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

'Lo Scaletto dei disabili potrebbe essere trasferito'

Il direttore dell' **Autorità Portuale** savonese, Paolo Canavese, ha lanciato la proposta: «un' eccellenza ed ha bisogno di un' area più capiente. Potrebbe "cambiare casa" già dal prossimo anno la spiaggia destinata ai disabili, che oggi sorge allo Scaletto delle Fornaci, ribattezzato proprio per questo, lo "Scaletto senza scalini". » uno dei temi, per ora solo uno spunto di riflessione, emerso ieri mattina, nel confronto tra **Autorità portuale** di **sistema** e sindaco di Savona, Ilaria Caprioglio. «Con il grande afflusso di bagnanti nel litorale delle Fornaci, notevolmente incrementato quest' anno per il complesso quadro generale o ha detto Paolo Canavese, direttore dello scalo savonese emerge con forza la necessità di una riflessione sul trasferimento, in area più capiente e idonea, del servizio. Lo spazio attuale È sacrificato e di difficile gestione. L' intenzione È quella di aprire un tavolo, a cui partecipino tutti i soggetti istituzionali, per ragionare su una soluzione migliore, da attuare già per l' estate prossima. La spiaggia con servizio per disabili È un' eccellenza e un vanto per la città, al punto da richiamare utenti da tutta Italia. Vogliamo, quindi, non solo preservare, ma anche potenziare tale servizio individuando un' area più capiente». Una riflessione tutta da sviluppare, in vista del prossimo anno. Intanto, però, si fanno pressanti le richieste, da parte delle associazioni di volontariato e degli utenti, le richieste di avvio della stagione 2020 allo Scaletto. Secondo quanto dichiarato dal Comune, l' inaugurazione avrebbe dovuto avvenire il primo luglio, per completare la stagione sino al 31 agosto. Problemi burocratici, però, hanno ritardato l' avvio. Da **Autorità portuale** sono arrivate rassicurazioni sulla tempistica. «I vincoli burocratici o ha detto Canavese- anche a fronte dell' emergenza sanitaria, sono ancora più pressati. Abbiamo, quindi, dovuto richiedere una seconda valutazione urgenze di carattere medico. Entro la settimana saremo in grado di dare l' autorizzazione definitiva e quindi di inaugurare la stagione allo Scaletto». Intanto, per questa mattina, È stata indetta una conferenza stampa, proprio allo Scaletto, dall' associazione che gestisce il servizio, la cooperativa sociale Laltromare. «Dovevamo aprire il primo luglio o dicono dalla coop- ma non ci hanno ancora confermato l' autorizzazione e, soprattutto, non ci È stato comunicato nulla. Ricordiamo a tutti il valore del nostro servizio, del tutto gratuito per gli utenti. Da anni, qui, forniamo un servizio gratuito di fruibilità della spiaggia libera e del mare per tutti abbattendo qualsiasi barriera; svolgiamo un servizio di integrazione sociale; contribuiamo alla crescita dei servizi sul territorio nel turismo balneare; garantiamo a tutti i dipendenti e collaboratori coinvolti uno stipendio e un' attività di reinserimento lavorativo». S. C.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Ipotesi al vertice di Palazzo Sisto: al bagno pagando la consumazione Il Sib dice no: «vietato ingresso e transito a chi non È nostro cliente»^a

Spiagge libere senza wc, Comune e Authority chiedono aiuto ai balneari per garantire il servizio

Silvia Campese / SAVONA Niente servizi igienici pubblici all' ingresso delle spiagge libere savonesi. E il "no" È definitivo. A entrare in gioco, con spirito collaborativo, dovranno essere i gestori degli stabilimenti privati, chiamati mettere a disposizione le proprie strutture non solo per i clienti, eventualmente con l' invito alla consumazione. » il risultato del confronto che si È svolto ieri mattina, in Comune a Savona, tra il sindaco Ilaria Caprioglio e l' **Autorità portuale** di **sistema** a proposito della mancanza dei servizi pubblici, destinati ai bagnanti delle libere. Dopo l' appello del primo cittadino del capoluogo, che ha scritto al presidente dell' ente **portuale** Paolo Signorini, paventando un "rischio sanitario", È stato organizzato un confronto urgente. Il risultato, però, non È confortante. «L' argomento o ha precisato Paolo Canavese, direttore dello scalo di Savona per l' **Autorità portuale**- È stato affrontato in più occasioni e su più tavoli. Non ci sono, però, soluzioni. Il problema non È il costo dell' installazione, di cui ci siamo sempre fatti carico, quanto il vincolo sanitario in base alla normativa anti-Co vid. A venire meno, in caso di installazione, sarebbe la tutela dal punto di vista sanitario: nessun ente potrebbe accollarsi una tale responsabilità andando contro alla normativa nazionale per prevenire i contagi». Da parte sua, Caprioglio ha precisato di «avere ribadito l' urgenza di carattere sanitario. Sarà l' ente **portuale** a valutare eventuali altre soluzioni, in un confronto con gli stabilimenti balneari». A entrare in gioco, a questo punto, restano soltanto i gestori dei bagni marini, chiamati, più o meno direttamente, a prestare un servizio alla comunità. Mettendo a disposizione i propri servizi, inserendo la consumazione obbligatoria, a fronte delle spese di sanificazione. L' ipotesi, però, non È piaciuta al presidente regionale della categoria, Enrico Schiappapietra. «I gestori o dicono- devono attenersi alle norme esistenti. Ci sono due ordinanze, che vietano l' accesso agli stabilimenti passando dalle spiagge libere. Una È stata emanata dall' **Autorità portuale** e autorizza i titolari a vietare il transito dalla battaglia alla



savona

Madonnetta, le recinzioni non fermano i bagnanti

Spiaggia vietata per motivi di sicurezza, ma residenti e turisti aggirano i divieti passando attraverso un sentiero

ELENA ROMANATO

elena romanato savona In settimana ci vanno i savonesi. Nel weekend arrivano anche i turisti che, seguendo l' esempio dei residenti, aggirano i divieti per arrivare alla spiaggia della Madonnetta. L' accesso a quel tratto di arenile, che si trova in parte nel comune di Savona e parte in quello di Albissola, è stato chiuso quasi due anni fa in seguito all' ondata di maltempo del 2018 e mai messo in sicurezza. La spiaggia è raggiungibile passando dal greto del torrente tramite un sentiero disastroso e pericoloso. In seguito all' emergenza Covid il Comune di Savona ha vietato qualsiasi accesso, mettendo quel tratto di arenile tra le libere vietate. Ma non tutti i frequentatori della Madonnetta accettano le limitazioni. Da quando alcune spiagge libere sono state riaperte dopo il lockdown, nonostante il lido della Madonnetta sia off limits, turisti e savonesi oltrepassano la rete posta dall' **Autorità portuale**, mettendo ombrelloni e asciugamani proprio sotto a quello che rimane dello storico stabilimento balneare, con la sua struttura pericolante che andrebbe demolita (il mese scorso un gruppo di senza tetto si era accampato nella spiaggia e nei loro confronti era scattato il Daspo urbano). Proprio su quella struttura e sulla spiaggia è intervenuto più volte il difensore civico regionale Francesco Lalla, su richiesta dei comitati a tutela dell' area, intimando all' **Autorità portuale** di mettere in sicurezza l' area e rendere fruibile la spiaggia. Nell' ultima lettera il difensore civico chiedeva all' **Autorità portuale** e Comuni che l' arenile venisse bonificato e reso fruibile. Ma, dopo una pulizia e rimozione della spazzatura le cose non erano cambiate molto. A inizio anno i comitati a difesa della spiaggia della Madonnetta avevano scritto a Comuni di Savona e Albissola, **Autorità portuale**, Asl e Difensore civico per chiedere che la spiaggia venisse sistemata per questa estate. Il sindaco Caprioglio aveva dichiarato l' impegno del Comune a seguire la vicenda. Poi con l' emergenza Covid tutto si è bloccato e la spiaggia resta chiusa anche questa estate. - © RIPRODUZIONE RISERVATA La spiaggia della Madonnetta è chiusa e recintata dall' **Autorità portuale** perché pericolosa e insicura: ma i bagnanti entrano comunque foto: enrico testa.



"La Torre non era fondamentale il porto va avanti anche senza"

Con queste parole il pm Cotugno ha voluto sottolineare come la struttura fosse stata costruita in maniera negligente e senza che vi fosse una particolare urgenza. Undici le richieste di condanna, ora tocca alle difese

di Marco Preve « Ora la Torre non c'è, manca dal 2013 e il porto va avanti lo stesso, forse con meno produttività, ma comunque è sopravvissuto senza ». Il pm Walter Cotugno ieri mattina era quasi arrivato alla conclusione della sua requisitoria e alle richieste di condanna per 11 dei 12 imputati, quando ha pronunciato questa considerazione a metà strada fra la provocazione e il paradosso. Probabilmente una frase choc per molti operatori portuali, ma che ha una sua logica granitica nel ragionamento della pubblica accusa nel processo che contesta la scelta della collocazione, a filo della banchina di Molo Bianco. Secondo il pm, le violazioni alle norme e al buon senso in quella decisione presa più di 25 anni fa, sono tanto più biasimevoli se si considera che questa struttura non era neppure così fondamentale per il funzionamento del porto che, come ribadito, «va avanti lo stesso». Il pm è abile nel semplificare il ragionamento e portarlo all'estremo ma le difese, che parleranno nei prossimi giorni e nel corso del dibattimento avevano già esposto le loro tesi, ribattono che dopo ogni disgrazia tutti scoprono il buon senso ma le leggi dell'epoca, le norme, le procedure, non solo consentivano la realizzazione della Torre in quel punto ma ancora oggi non ci sono prescrizioni che impediscano di costruire a filo di banchina. Nelle loro discussioni gli avvocati dovranno però impegnarsi perché le richieste della procura sono state pesanti, specie per alcune posizioni. Il pm Cotugno ha specificato che le responsabilità di progettisti, costruttori e datori di lavoro sono comunque meno gravi rispetto a quelle dell'equipaggio della Jolly Nero (la nave della compagnia Messina che abbatté la Torre nel maggio del 2013 provocando la morte di nove persone) che infatti è stato condannato in primo e secondo grado. Ecco le richieste. La pena più alta, 5 anni, è stata chiesta per l'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante del porto di Genova ed ex comandante generale della Capitaneria; tre anni e quattro mesi per Fabio Capocaccia, ex commissario del Cap (Consorzio autonomo del porto); due anni e sei mesi per Angelo Spaggiari, ingegnere strutturista; quattro anni per Paolo Grimaldi, ex ingegnere capo del Cap; tre anni e quattro mesi per Ugo Tomasicchio, ex presidente della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici; tre anni per Mario Como, ingegnere strutturista membro della stessa Commissione; un anno e quattro mesi per Paolo Tallone, ufficiale della capitaneria; tre anni per Giovanni Lettich, della Corporazione piloti; un anno per Sergio Morini, anche lui della Corporazione piloti; due anni per Gregorio Gavarone, della Rimorchiatori riuniti e sei mesi per Roberto Marzedda, anche lui della Rimorchiatori. Chiesta l'assoluzione per Edoardo Praino, ex funzionario del Cap. Il pm, al cui fianco era presente il procuratore capo Francesco Cozzi, ha chiesto la condanna, per responsabilità amministrativa, della Rimorchiatori (150 mila euro) e della Corporazione piloti (200 mila euro). Nei confronti di Angrisano il pm è stato severo: « Ha una doppia responsabilità come comandante del porto e come datore di lavoro. Era in grado di verificare il rischio e farvi fronte, costi quel che costi. Certo forse se avesse fatto scendere quei ragazzi dalla torre avrebbe significato dare della manica di incoscienti ai predecessori e forse facendo così non diventi comandante generale». Ma la storia della Torre è fatta di molti passaggi. Per esempio il pm ha detto che Angrisano avrebbe



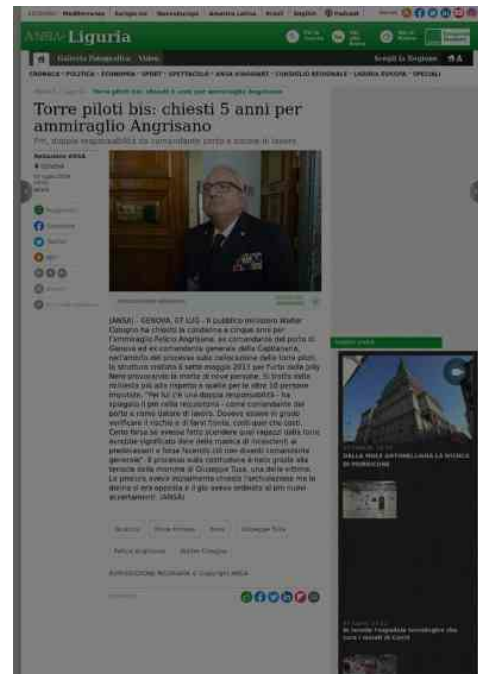
La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

dovuto intervenire anche se le visite ispettive di enti addetti a verificare la sicurezza della struttura non avevano rilevato alcuna situazione di pericolo nel corso degli anni. E a breve si attende la risposta del presidente dell' **Autorità Portuale** alla richiesta di chiarimenti della procura (che come ha rivelato ieri Repubblica ha aperto un' indagine su questo filone) sulle condizioni di sicurezza di molti edifici portuali collocati a filo di banchina. Se la procura dovesse individuare eventuali rischi potrebbero scattare dei sequestri. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Torre piloti bis: chiesti 5 anni per ammiraglio Angrisano

(ANSA) - GENOVA, 07 LUG - Il pubblico ministero Walter Cotugno ha chiesto la condanna a cinque anni per l'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante del porto di Genova ed ex comandante generale della Capitaneria, nell'ambito del processo sulla collocazione della torre piloti, la struttura crollata il sette maggio 2013 per l'urto della Jolly Nero provocando la morte di nove persone. Si tratta della richiesta più alta rispetto a quelle per le altre 10 persone imputate. "Per lui c'è una doppia responsabilità - ha spiegato il pm nella requisitoria - come comandante del porto e come datore di lavoro. Doveva essere in grado verificare il rischio e di farvi fronte, costi quel che costi. Certo forse se avesse fatto scendere quei ragazzi dalla torre avrebbe significato dare della manica di incoscienti ai predecessori e forse facendo ciò non diventi comandante generale". Il processo sulla costruzione è nato grazie alla tenacia della mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. La procura aveva inizialmente chiesto l'archiviazione ma la donna si era opposta e il gip aveva ordinato al pm nuovi accertamenti. (ANSA).



Crollo Torre Piloti, chieste le condanne per la posizione pericolosa: 5 anni per Angrisano

La richiesta del pm per l'ex comandante del Porto di Genova ed ex comandante generale della Capitaneria è la più alta. Altre 10 persone sono imputate nel processo

Cinque anni per l'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante del **Porto** di **Genova** ed ex comandante generale della Capitaneria: la richiesta di condanna è arrivata nel corso dell'udienza che si è tenuta martedì mattina alla Fiera di **Genova** nell'ambito del processo sulla collocazione della Torre Piloti, crollata il 7 maggio del 2013 durante la manovra della nave cargo Jolly Nero.

Gli imputati nell'ambito del processo Torre Piloti bis sono 11: oltre ad Angrisano, a giudizio ci sono l'ex commissario del Comitato autonomo portuale, Fabio Capocaccia, gli ex dirigenti dell'ente Angelo Spaggiari e Paolo Grimaldi, Ugo Tomasicchio e Mario Como, rispettivamente il presidente e il membro della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e ancora l'ufficiale della Capitaneria, Paolo Tallone, Gregorio Gavarone e Roberto Matzedda dei Rimorchiatori riuniti, e Giovanni Lettich e Sergio Morini per la corporazione Piloti. Per il sostituto procuratore Walter Cotugno, magistrato incaricato del fascicolo, Angrisano sarebbe però "il soggetto più responsabile di tutti", perché "riveste due distinte posizioni di garanzia, comandante del **porto** e datore di lavoro, e in entrambi è responsabile". L'accusa è di

omicidio colposo, mentre per costruttori e progettisti è di crollo colposo. La tragedia della Torre Piloti ha causato la morte di 9 persone, e dall'inchiesta sul crollo è nata una seconda inchiesta, quella relativa al luogo in cui la torre è stata costruita, grazie anche all'impegno di Adele Chiello Tusa, mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. Le altre vittime sono Francesco Cetrola, 38 anni, Marco de Candussio, 39, Daniele Fratantonio, 30, Giovanni Iacoviello, 35, Davide Morella, 33, Michele Robazza, 44, Sergio Basso e Maurizio Potenza, 50 anni.

GENOVATODAY Cronaca

Crollo Torre Piloti, chieste le condanne per la posizione pericolosa: 5 anni per Angrisano

La richiesta del pm per l'ex comandante del Porto di Genova ed ex comandante generale della Capitaneria è la più alta. Altre 10 persone sono imputate nel processo

A. Bar
di redazione 07/07/2020

I più letti di oggi

1. Piacenza: la prima vittima del crollo, il malato con il cane di nome Tobi
2. Incontro tra i due fratelli, il crollo della torre
3. Milano: la prefettura cambia versione, risultato di un'indagine
4. Sestri: la prima vittima del crollo, un malato con il cane di nome Tobi

Genova
Cinque anni per l'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante del Porto di Genova ed ex comandante generale della Capitaneria: la richiesta di condanna è arrivata nel corso dell'udienza che si è tenuta martedì mattina alla Fiera di Genova nell'ambito del processo sulla collocazione della Torre Piloti, crollata il 7 maggio del 2013 durante la manovra della nave cargo Jolly Nero.

Gli imputati nell'ambito del processo Torre Piloti bis sono 11: oltre ad Angrisano, a giudizio ci sono l'ex commissario del Comitato autonomo portuale, Fabio Capocaccia, gli ex dirigenti dell'ente Angelo Spaggiari e Paolo Grimaldi, Ugo Tomasicchio e Mario Como, rispettivamente il presidente e il membro della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e ancora l'ufficiale della Capitaneria, Paolo Tallone, Gregorio Gavarone e Roberto Matzedda dei Rimorchiatori riuniti, e Giovanni Lettich e Sergio Morini per la corporazione Piloti.

Per il sostituto procuratore Walter Cotugno, magistrato incaricato del fascicolo, Angrisano sarebbe però "il soggetto più responsabile di tutti", perché "riveste due distinte posizioni di garanzia, comandante del porto e datore di lavoro, e in entrambi è responsabile". L'accusa è di omicidio colposo, mentre per costruttori e progettisti è di crollo colposo.

La tragedia della Torre Piloti ha causato la morte di 9 persone, e dall'inchiesta sul crollo è nata una seconda inchiesta, quella relativa al luogo in cui la torre è stata costruita, grazie anche all'impegno di Adele Chiello Tusa, mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. Le altre vittime sono Francesco Cetrola, 38 anni, Marco de Candussio, 39, Daniele Fratantonio, 30, Giovanni Iacoviello, 35, Davide Morella, 33, Michele Robazza, 44, Sergio Basso e Maurizio Potenza, 50 anni.

Argomenti: **processi** - **torre piloti**

Crollo della torre Piloti, il pm chiede 5 anni per l' ammiraglio Angrisano

Per il pm: "Doveva essere in grado verificare il rischio e di farvi fronte"

Genova. Il sostituto procuratore Walter Cotugno ha chiesto la condanna a 5 anni per l' ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante del **porto** di **Genova** ed ex comandante generale della Capitaneria, nell' ambito del processo sulla collocazione della Torre piloti, la struttura crollata il 7 maggio 2013 per l' urto della Jolly Nero provocando la morte di nove persone. Si tratta della richiesta più alta rispetto a quelle per le altre 10 persone imputate. 'Per lui c' è una doppia responsabilità - ha spiegato il pm nella requisitoria - come comandante del **porto** e come datore di lavoro. Doveva essere in grado verificare il rischio e di farvi fronte, costi quel che costi. Certo forse se avesse fatto scendere quei ragazzi dalla torre avrebbe significato dare della manica di incoscienti ai predecessori e forse facendo ciò non diventi comandante generale'. Il processo sulla costruzione è nato grazie alla tenacia della mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. La procura aveva inizialmente chiesto l' archiviazione ma la donna si era opposta e il gip aveva ordinato al pm nuovi accertamenti.

Genova24.it

Crollo della torre Piloti, il pm chiede 5 anni per l'ammiraglio Angrisano

Per il pm: "Doveva essere in grado verificare il rischio e di farvi fronte"

di Redazione - 07 luglio 2020 - 14:15

PIÙ INFORMAZIONI
 Crollo torre piloti • Genova

Genova. Il sostituto procuratore Walter Cotugno ha chiesto la condanna a 5 anni per l'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante del porto di Genova ed ex comandante generale della Capitaneria, nell'ambito del processo sulla collocazione della Torre piloti, la struttura crollata il 7 maggio 2013 per l'urto della Jolly Nero provocando la morte di nove persone.

Si tratta della richiesta più alta rispetto a quelle per le altre 10 persone imputate.

"Per lui c'è una doppia responsabilità - ha spiegato il pm nella requisitoria - come comandante del porto e come datore di lavoro. Doveva essere in grado verificare il rischio e di farvi fronte, costi quel che costi. Certo forse se avesse fatto scendere quei ragazzi dalla torre avrebbe significato dare della manica di incoscienti ai predecessori e forse facendo ciò non diventi comandante generale".

Il processo sulla costruzione è nato grazie alla tenacia della mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. La procura aveva inizialmente chiesto l'archiviazione ma la donna si era opposta e il gip aveva ordinato al pm nuovi accertamenti.

Tragedia della Torre Piloti, il pm: "Condannate Angrisano a cinque anni"

Genova - Rischia di avere conseguenze giudiziarie pesanti la tragedia della Torre Piloti a **Genova**. Il pubblico ministero Walter Cotugno ha chiesto la condanna a cinque anni di carcere per l'ammiraglio della Guardia costiera Felicio Angrisano, ex comandante del **porto** di **Genova** ed ex comandante generale del Corpo delle capitanerie di **porto**, nell'ambito del processo sulla collocazione della torre piloti, la struttura abbattuta il 7 maggio 2013 dopo l'urto della nave Jolly Nero. Nell'incidente persero la vita nove persone. Si tratta della richiesta più alta rispetto a quelle per le altre 10 persone imputate. "Per Angrisano esiste una doppia responsabilità - ha spiegato il pm nella requisitoria - come comandante del **porto** e come datore di lavoro. Doveva essere in grado verificare il rischio e di farvi fronte, costi quel che costi. Certo, forse se avesse fatto scendere quei ragazzi dalla torre avrebbe significato dare della manica di incoscienti ai predecessori e forse facendo ciò non diventi comandante generale" Oltre che per Angrisano, secondo il Sscolo XIX, sono state chieste altre 10 condanne e una assoluzione. In particolare il pm ha chiesto tre anni e quattro mesi per Fabio Capocaccia, ex commissario del Comitato autonomo portuale; due anni e sei mesi per Angelo Spaggiari, strutturista; quattro anni per Paolo Grimaldi, ingegnere; tre anni e quattro mesi per Ugo Tomasicchio, ex presidente della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici; tre anni per Mario Como, strutturista; un anno e quattro mesi per Paolo Tallone, ufficiale della capitanerie di **porto**; tre anni per Giovanni Lettich, della Corporazione piloti; un anno per Sergio Morini, anche lui della Corporazione piloti; due anni per Gregorio Gavarone, della Rimorchiatori riuniti e sei mesi per Roberto Marzedda, anch'egli della genovese Rimorchiatori. Chiesta l'assoluzione per Edoardo Praino, ex funzionario del Cap.

Informazione

Nella pagina partner selezionati offriamo titoli e immagini simili come specificato nella pagina politica. Per abbonamenti al servizio di notiziario e di informazione, prego scrivere la sua e-mail di questo indirizzo, interagendo con un link o un pulsante o il fuori di questa informazione o cliccando a navigare in altro modo.

Scegli di più e personalizza

Tragedia della Torre Piloti, il pm: "Condannate Angrisano a cinque anni"

07 LUGLIO 2020 - Redazione



Genova - Rischia di avere conseguenze giudiziarie pesanti la tragedia della Torre Piloti a Genova. Il pubblico ministero Walter Cotugno ha chiesto la condanna a cinque anni di carcere per l'ammiraglio della Guardia costiera Felicio Angrisano, ex comandante del porto di Genova ed ex comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, nell'ambito del processo sulla collocazione della torre piloti, la struttura abbattuta il 7 maggio 2013 dopo l'urto della nave Jolly Nero. Nell'incidente persero la vita nove persone. Si tratta della richiesta più alta rispetto a quelle per le altre 10 persone imputate.

"Per Angrisano esiste una doppia responsabilità - ha spiegato il pm nella requisitoria - come comandante del porto e come datore di lavoro. Doveva essere in grado verificare il rischio e di farvi fronte, costi quel che costi. Certo, forse se avesse fatto scendere quei ragazzi dalla torre avrebbe significato dare della manica di incoscienti ai predecessori... e forse facendo ciò con diventi comandante generale"

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Autostrade per l'Italia: Tomasi incontra a Genova i vertici di Autorità Portuale, Confindustria e Camera di Commercio

(FERPRESS) - Genova, 7 LUG - L' amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi, ha incontrato ieri 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 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. 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.



Autostrade, l'ad Tomasi incontra porto e categorie produttive. Attesa per la decisione del Mit

La ministra De Micheli aveva promesso una risposta entro la serata di lunedì. L'amministratore delegato di Aspi, intanto, ribadisce: disagi almeno sino al 10 luglio

La decisione sulla gestione dei cantieri sulle autostrade liguri era attesa lunedì sera, ma a martedì mattina in Liguria si fanno ancora i conti, come ormai da settimane, con il caos autostradale, e dal Ministero dei Trasporti ancora non è arrivata l'ultima parola. La ministra alle Infrastrutture, Paola De Micheli, lunedì pomeriggio durante una conferenza stampa aveva chiarito che «stasera, prima del Consiglio dei ministri, prenderò una decisione sui controlli della rete autostradale in Liguria», chiarendo che «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». La ministra aver anche commentato le parole del presidente della Regione, Giovanni Toti, che sempre lunedì aveva puntato il dito contro «l'ennesima giornata di coda sulle nostre autostrade», sottolineando che «dal Ministero dei Trasporti ancora nessuna risposta alle nostre richieste. Avevamo semplicemente chiesto un piano che mettesse in sicurezza la rete ligure senza paralizzare un'intera regione. Nulla. Avevamo chiesto un piano serio di interventi che, con una vera e non fittizia assunzione di responsabilità, garantisse una programmazione in base a una scala di priorità e di rischio. Nulla. L'unica responsabilità che certamente riconosciamo al Ministro De Micheli è quella di mettere in ginocchio i cittadini e le imprese liguri impegnate a ripartire dopo l'emergenza Covid».

«Se davvero le gallerie oggetto di manutenzione erano tutte ammalorate, perché non si è fatto nulla per tutto l'inverno e nei mesi del lockdown? Sarebbe bastato semplicemente applicare il modello ligure, per cui non solo il cantiere del nuovo ponte di Genova ma anche tutti quelli contro il dissesto hanno continuato a lavorare senza sosta e in piena sicurezza» ha ribadito Toti. «Questo nella pratica di interventi non solo sta mandando tutto in tilt, ma sta anche...

La decisione sulla gestione dei cantieri sulle autostrade liguri era attesa lunedì sera, ma a martedì mattina in Liguria si fanno ancora i conti, come ormai da settimane, con il caos autostradale, e dal Ministero dei Trasporti ancora non è arrivata l'ultima parola.

La ministra alle Infrastrutture, Paola De Micheli, lunedì pomeriggio durante una conferenza stampa aveva chiarito che «stasera, prima del Consiglio dei ministri, prenderò una decisione sui controlli della rete autostradale in Liguria», chiarendo che «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».

La ministra aver anche commentato le parole del presidente della Regione, Giovanni Toti, che sempre lunedì aveva puntato il dito contro «l'ennesima giornata di coda sulle nostre autostrade», sottolineando che «dal Ministero dei Trasporti ancora nessuna risposta alle nostre richieste. Avevamo semplicemente chiesto un piano che mettesse in sicurezza la rete ligure senza paralizzare un'intera regione. Nulla. Avevamo chiesto un piano serio di interventi che, con una vera e non fittizia assunzione di responsabilità, garantisse una programmazione in base a una scala di priorità e di rischio. Nulla. L'unica responsabilità che certamente riconosciamo al Ministro De Micheli è quella di mettere in ginocchio i cittadini e le imprese liguri impegnate a ripartire dopo l'emergenza Covid».

«Se davvero le gallerie oggetto di manutenzione erano tutte ammalorate, perché non si è fatto nulla per tutto l'inverno e nei mesi del lockdown? Sarebbe bastato semplicemente applicare il modello ligure, per cui non solo il cantiere del nuovo ponte di Genova ma anche tutti quelli contro il dissesto hanno continuato a lavorare senza sosta e in piena sicurezza» ha ribadito Toti. «Questo nella pratica di interventi non solo sta mandando tutto in tilt, ma sta anche...



in materia di ispezioni» così come chiesto anche dal presidente della Regione, Giovanni Toti, che lunedì ha sottolineato l' assenza di riscontri da parte del Mit dopo la firma dell' apposita ordinanza regionale. «Le modalità di ispezione attuate di concerto con il Mit dallo scorso gennaio



Genova Today

Genova, Voltri

e confermate dal dicastero stesso il 20 maggio - conclude Aspi - 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».

Concessione bacini di carenaggio a Genova*Seduta pubblica fissata per il giorno 9 Luglio alle ore 12*

Redazione

GENOVA Prosegue la procedura aperta per l'affidamento in concessione del servizio dei bacini di carenaggio e delle relative infrastrutture nel porto di Genova. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale comunica infatti che, in prosecuzione rispetto alla seduta tenutasi il 26 Giugno 2020, la seduta pubblica di cui al procedimento in oggetto è stata fissata per il giorno 9 Luglio 2020 alle ore 12 ed avverrà mediante partecipazione da remoto. L'Autorità di Sistema guidata dal presidente Signorini, inoltre, invita gli interessati di trasmettere, entro l'orario di l'avvio della seduta, una mail al seguente indirizzo per l'acquisizione delle credenziali di accesso: laura.ghio@pec.portsofgenoa.com specificando nome, cognome e azienda/ente di appartenenza. Infine, ricordiamo che è possibile scaricare l'Avviso Procedura aperta per l'affidamento in concessione del servizio dei bacini di carenaggio e delle relative infrastrutture nel porto di Genova (pdf 326.52 Kb)



Shipping Italy

Genova, Voltri

Sciopero generale del trasporto merci in Liguria il 24 luglio

Liguria, sciopero autotrasporto il 24 luglio: situazione traffico definita inaccettabile. È stato proclamato per il 24 luglio lo sciopero regionale dei lavoratori e delle lavoratrici dei trasporti della Liguria. "Filt-Cgil, Fit-CISL e Uiltrasporti - scrivono in un comunicato - ritengono che la condizione dei trasporti merci e persone in Liguria abbia raggiunto un punto di inaccettabile gravità. I continui blocchi della viabilità autostradale, i cantieri disseminati lungo la viabilità ordinaria e l'arretratezza delle infrastrutture ferroviarie stanno determinando il pericolo della perdita dei traffici delle merci per i **porti** liguri e del turismo per l'intera regione, senza contare i rischi per la sicurezza degli autotrasportatori e degli utenti delle nostre autostrade'. Secondo i sindacati, se le cose vanno avanti così, la fase di rilancio post covid 'rischia di trasformarsi nel funerale dell'economia ligure'. La campagna elettorale permanente, fanno notare i sindacati, non permette di individuare soluzioni concrete 'ma rischia di produrre soltanto inutili strumentalizzazioni delle problematiche infrastrutturali' che, sostengono i sindacati confederali, 'meriterebbero invece un approccio serio e pragmatico'. Se è vero, dicono, che 'lungo tutta la rete autostradale ligure, gestita da tre concessionarie diverse, sono disseminati cantieri e continui cambi di carreggiata', è pur vero che 'il programma delle verifiche di gallerie, ponti e viadotti - che dovrà necessariamente essere seguito dalle relative gare per l'affidamento delle opere di manutenzione - non prevede l'opzione di non fare gli interventi. Servono - scrivono ancora le organizzazioni sindacali nel comunicato - soluzioni accettabili per una regione che vive della logistica connessa ai suoi tre **porti**, e del turismo che si muove lungo le infrastrutture viarie e ferroviarie. Oggi purtroppo - conclude la nota - la gestione delle infrastrutture trasportistiche liguri non garantisce alcun futuro'.



Liguria, sciopero autotrasporto il 24 luglio: situazione traffico definita inaccettabile

È stato proclamato per il 24 luglio lo sciopero regionale dei lavoratori e delle lavoratrici dei trasporti della Liguria. "Filt-Cgil, Fit-CISL e Uiltrasporti - scrivono in un comunicato - ritengono che la condizione dei trasporti merci e persone in Liguria abbia raggiunto un punto di

Porto, inchiesta su sicurezza edifici a filo di banchina

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

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 statti 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 progetto 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 come 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. GUARDA INCIDENTE al porto di Genova, il dossier video Il sostituto procuratore Cotugno ha comunque deciso di verificare queste ed altre situazioni ed ha affidato ai finanzieri 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**



StraNotizie

Genova, Voltri

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. Fonte.

«Sul porto meglio che ci sia cautela La disinvoltura genera incompiute»

Le riflessioni di Gerini sul ruolo dello scalo spezzino e sugli investimenti promessi dalla Contship «In corso di realizzazione importanti interventi di manutenzione del terminal. I programmi sono invariati»

LA SPEZIA Dove sta andando la portualità spezzina? La pandemia ha ridotto drasticamente il volume dei traffici. Ma a prescindere da questo, dal quartier generale Contship non arrivano i segnali di conforto che l'intera comunità aspetta da tempo. Se i ritardi sui grandi investimenti non le sono del tutto addebitabili, la multinazionale dello shipping non sembra procedere con troppa convinzione. Confindustria però non si scompone.

Gerini, cosa sta succedendo? E come uscire dall'impasse? «Che i flussi di traffico si riducessero drasticamente era purtroppo prevedibile. Il nostro porto è a servizio dei mercati della pianura padana e del nord Europa, quindi a seguito del lockdown era inevitabile che si rallentassero i traffici. Dagli indicatori in nostro possesso tuttavia stiamo già registrando una inversione di tendenza. **E per quanto riguarda il ritardo negli investimenti?** «Da quanto ci è dato sapere, i programmi di sviluppo del porto sono invariati. A conferma si segnalano importanti investimenti in corso di realizzazione per la manutenzione del terminal. Non possiamo

trascurare che si tratta di investimenti ingentissimi, quindi la cautela è un approccio fondamentale: dovremmo essere preoccupati dell'opposto, ossia di una spregiudicatezza nella gestione degli investimenti, che in molti casi genera incompiute. Il porto è una grande risorsa. Ma è anche un grattacapo per la difficile convivenza tra gru fuori scala e tessuto urbano. **Confindustria è incondizionatamente dalla parte dei terminalisti? Oppure, forte della propria funzione istituzionale, può impegnarsi a svolgere un ruolo di ricomposizione del conflitto tra movimentazione e residenti?** «Confindustria nei decenni è sempre stata in prima linea nel fornire il proprio contributo per creare le giuste condizioni per fare in modo che le attività della portualità, nella più ampia accezione del termine, potessero svilupparsi in sintonia con il contesto che le circonda. Sicuramente in passato questa convivenza non è stata agevole, ma ritengo che oggi possiamo affermare con serenità che essa sia nettamente migliorata anche grazie agli investimenti fatti dai terminalisti e alle iniziative messe in atto dall' **Autorità portuale**. **In che modo può declinarsi questo vostro contributo?** «Spezia nei decenni scorsi ha fatto la scelta di sviluppare le attività portuali fino ad avere uno dei più importanti del Mediterraneo; oggi, coerentemente con questo modello, Confindustria non può esimersi dallo svolgere il proprio ruolo sia in termini di proposte sia di camera di compensazione fra le necessità dei diversi operatori economici coinvolti. Il porto a mio parere nel tempo è passato da essere un problema a rappresentare una opportunità anche di natura sociale. Con ciò non affermo che tutto sia stato risolto



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

ma molto è stato fatto». Roberta Della Maggesa © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«La foto-choc degli operai pretesto per accusarci»

Per gli Agenti marittimi «è meno pericoloso che andare in auto senza cintura» L'episodio affrontato dal Comitato di igiene e sicurezza all'Autorità portuale

LA SPEZIA Quella foto ha fatto discutere un bel po': due marittimi intenti in operazioni all'interno del porto in precarie condizioni di sicurezza. Proprio di questo si è parlato ieri nella seduta in videoconferenza del Comitato di igiene e sicurezza costituito presso l'**Autorità di Sistema Portuale**, su richiesta dei sindacati. L'episodio ha coinvolto lavoratori marittimi stranieri sulle quali le norme italiane, nulla possono. «Per questo motivo in Comitato - dicono Marco Furletti e Marco Gaeta della segreteria Territoriale Uiltrasporti-Uil e Thomas Venut, rappresentante dei lavoratori per la sicurezza - abbiamo chiesto di far sottoscrivere ad ogni accosto ai Comandi nave dichiarazioni chiare, per impedire lavorazioni a bordo che possa interferire con il personale di terra impegnato nelle operazioni commerciali». «Abbiamo finalmente fatto piena luce sull'episodio che ha interessato la nave Jsp levante, ormeggiata al terminal Lsct» aggiunge Fabio Quaretti, segretario provinciale della Filt Cgil. «Durante le lavorazioni sono stati immortalati due marittimi aggrappati ad

un bilancino manovrato dalla gru di bordo e sospesi a 20 metri senza alcun dispositivo di sicurezza. Fortunatamente non ci sono stati feriti e l'intervento del preposto di Lsct nell'interrompere le operazioni è stato tempestivo. Il personale di bordo non era impegnato in operazioni portuali. Da questo punto di vista, l'attenzione nel porto della Spezia è massima e **Autorità di sistema portuale** e Capitaneria di porto, hanno mostrato sensibilità ad un tema, quello dell'autoproduzione, che sta molto a cuore ai portuali. Siamo soddisfatti dell'esito del Comitato di igiene e sicurezza e del punto portato a casa con all'approvazione in Parlamento di un emendamento che rende più stringenti le norme in materia di autoproduzione». Sull'episodio prende posizione anche l'Associazione agenti marittimi con una nota a firma di Giorgio Bucchioni. «Ha fatto clamore l'imprudente equilibrismo di due marittimi senza cinture di sicurezza su una nave. Il fatto in sé ha forse un indice di pericolosità inferiore dell'andare in moto senza casco, all'attraversare con il rosso in bicicletta, a non indossare le cinture in auto. Ma tant'è la spettacolarità della foto, ha indotto chi pratica la sedentarietà di una scrivania ad esprimere sconcerto e riprovazione per un supposto sfruttamento dei marittimi imbarcati. E poiché si sta discutendo di autoproduzione, si è preso l'episodio a pretesto per sostenere che il marinaio è un irresponsabile sfruttato e magari poco professionale mentre il lavoratore **portuale** offre ogni garanzia di sicurezza e professionalità. Singolare che si ritenga esistano lavoratori di serie A e B»



Citta della Spezia

La Spezia

Quaretti, Filt Cgil: Sicurezza e lavoro devono andare di pari passo

La Spezia - "A seguito del comitato di igiene e sicurezza che si è tenuto ieri in videoconferenza, abbiamo finalmente fatto piena luce sull' episodio di sabato scorso che ha interessato la nave Jsp levante, ormeggiata presso il terminal Lsct." Così Fabio Quaretti, segretario provinciale della Filt Cgil, che continua: "Durante le lavorazioni sono stati immortalati due marittimi aggrappati ad un bilancino manovrato dalla gru di bordo e sospesi 20 metri di altezza senza alcun dispositivo di sicurezza. Fortunatamente non ci sono stati feriti e, come è stato spiegato in comitato di igiene e sicurezza, l' intervento da parte del preposto di Lsct nell' interrompere le operazioni è stato tempestivo. Abbiamo anche appreso con sollievo che il personale di bordo non era impegnato in operazioni portuali". Ancora Quaretti: "Da questo punto di vista, è bene che si sappia, l' attenzione nel porto della Spezia è massima e le autorità competenti, autorità di sistema portuale e capitaneria di porto, hanno mostrato sensibilità ad un tema, quello dell' autoproduzione, che sta molto a cuore ai portuali. La difesa del lavoro e della sicurezza di tutti i lavoratori devono andare di pari passo. Siamo soddisfatti quindi dell' esito del comitato di igiene e sicurezza, che ha visto la proficua collaborazione di tutti i soggetti interessati. Siamo altresì soddisfatti del punto portato a casa con all' approvazione in Parlamento di un emendamento che rende più stringenti le norme in materia di autoproduzione, avvenuta anche grazie al clamore suscitato da questo episodio." Martedì 7 luglio 2020 alle 11:23:39 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



Città della Spezia

La Spezia

"Per i lavoratori del porto servono più sicurezza e meno interferenze"

La Spezia - "Più sicurezza, meno interferenza fra lavoratori in Porto". Lo sostengono con forza Uiltrasporti Marco Furletti e Marco Gaeta e il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza di sito produttivo Thomas Venuta. L' intervento arriva a seguito della seduta, che si è tenuta ieri in videoconferenza, del Comitato di igiene e sicurezza costituito in **Autorità di Sistema Portuale** su richiesta delle Organizzazioni Sindacali a seguito dell' episodio avvenuto sulla m/n Jsp Levante all' ormeggio ed in operazioni commerciali presso La Spezia Container Terminal. "Ci preme innanzi tutto ringraziare e porgere la nostra stima al Comandante della Capitaneria di Porto Giovanni Stella ,alla Presidente Carla Roncallo e a Davide Vetralla oggetto nei giorni di strumentali ed ingenerosi attacchi politici , ricordando a tutti che il Comitato di Igiene e Sicurezza è stato istituito alla nascita dell' **Autorità Portuale** spezzina pur non essendo un obbligo Legislativo - si legge in una nota del sindacato -. Nel corso degli anni tale organismo si è dimostrato un' opportunità per tutta la comunità **portuale**, grazie anche all' attenzione e alla sensibilità sempre dimostrate da parte delle imprese portuali in virtù del prezioso lavoro quotidiano dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza". "Uiltrasporti non ha mai inteso strumentalizzare quanto accaduto in banchina nei giorni scorsi e ritiene del tutto fuori luogo aver investito il Parlamento senza avere preventivamente approfondito i fatti e ricercato successivamente le soluzioni, per evitare che certi usi/costumi abbiano a ripetersi nel nostro porto - prosegue la nota -. Come ben sappiamo, l' evento ha coinvolto lavoratori marittimi stranieri, dove le nostre norme seppur stringenti, come i d.l.s 27 luglio 1999 n°271/272 nulla possono in capo ad una nave su cui vige un ordinamento giuridico di appartenenza allo Stato di bandiera". "Per questo motivo in Comitato, abbiamo voluto sottolineare l' interferenza lavorativa, aggirando il quadro normativo attualmente assente, chiedendo di implementare, quanto ad oggi già stanno facendo i terminalisti, ovvero dichiarazioni sottoscritte ad ogni accosto dai Comandi nave, chiare e stringenti per impedire qualsiasi tipo di lavorazione a bordo che possa in qualche modo interferire con il personale di terra impegnato nelle operazioni commerciali - scrivono -. È pacifico che lavori differenti, eseguiti nel solito sito(nave) e nello stesso momento, apportino dei rischi maggiori, con la propria attività specifica, generando delle sovrapposizioni ed interferenze che non fanno altro che aumentare il rischio". "Auspichiamo anche, come discusso in Comitato - concludono -, l' emanazione di una Ordinanza, considerata la sensibilità e disponibilità manifestata da **Autorità di Sistema Portuale** e Capitaneria di Porto, che vieti lavorazioni in contrasto con altre e soprattutto contrarie alle più elementari norme di Sicurezza e dia la possibilità a chi è deputato alla vigilanza di poter intervenire e contenere determinati comportamenti lesivi per tutta la portualità". Martedì 7 luglio 2020 alle 20:15:53 Redazione.



Bucchioni: non denigrare per sostenere interessi corporativi

Intervento del presidente dell'Associazione Agenti Marittimi La Spezia

Redazione

LA SPEZIA Denigrare un Porto e le sue Istituzioni per sostenere interessi corporativi non mi sembra corretto. Il presidente dell'Associazione Agenti Marittimi La Spezia, Giorgio Bucchioni, interviene così in merito all'episodio avvenuto la scorsa settimana nello scalo ligure ed alle reazioni suscitate dall'approvazione degli emendamenti al DI Rilancio sull'autoproduzione da parte di politici ed operatori. Lo scorso 27 Giugno ha avuto gli onori della cronaca e, successivamente, del Parlamento, l'imprudente manifestazione di equilibrismo da parte di due marittimi che lavoravano senza cinture di sicurezza su nave operativa al terminal LSCT. Il fatto in sé ha forse un indice di pericolosità inferiore all'andare in moto senza casco, all'attraversare con il rosso in bicicletta, a non indossare le cinture in auto ma tant'è la spettacolarità della foto che mostrava i due marittimi su una struttura metallica sospesa ha indotto chi pratica la sedentarietà di una scrivania ad esprimere sconcerto e riprovazione per un supposto sfruttamento dei marittimi imbarcati. E poiché si sta discutendo di autoproduzione continua Bucchioni si è preso l'episodio a pretesto per sostenere che il marinaio è un irresponsabile sfruttato e magari poco professionale mentre il lavoratore portuale offre ogni garanzia di sicurezza e professionalità. Singolare che si ritenga esistano lavoratori di serie A e B. Cavalca la tesi l'avv. Davide Gariglio parlamentare protempore che, nel question time del primo Luglio, e con controparte governativa il sottosegretario Salvatore Margiotta, si lancia in una intemerata critica sulla vicenda ed in uno scomposto attacco alle Istituzioni spezzine. Usa, l'avvocato ora parlamentare, una terminologia enfatica (raccapricciante, fatti gravissimi di reato criminale, regime da Bangladesh, comportamento omissivo). Ciò che colpisce sostiene ancora il presidente degli agenti marittimi è la palese confusione che sui fatti e sul diritto viene strumentalmente alimentata con grande superficialità certamente non consona a quella che un cittadino si aspetta da un consesso parlamentare.

1. Il decreto legislativo n. 271/1999 richiamato non lascia dubbi: si riferisce esplicitamente alle navi nazionali e quindi non è applicabile;
2. Viene ipotizzato un reato (che non c'è) ma non si capisce se viene ritenuto delitto o contravvenzione;
3. Vengono confuse le operazioni commerciali a cura del terminalista e le manutenzioni di bordo che competono all'equipaggio;
4. Su analoghe vicende le Magistrature e non solo si sono già pronunciate in conformità alla linea tenuta dall'Autorità Marittima nella vicenda. Si solleva un gran polverone che mi spiego con la volontà di strumentalizzare un episodio normale, anche se forse criticabile, ad altri fini. Ne testimonia l'entusiasmo della Compagnia Portuale di Civitavecchia che a valle del question time definisce l'avvocato onorevole Gariglio Nostro Grande Amico e Onorevole omissis un grande uomo nella battaglia contro l'autoproduzione. Altro firmatario dell'interrogazione, oltre all'onorevole Scilipoti, è l'onorevole Luca Grilli (presidente dell'Associazione delle Compagnie Lavoratori Portuali Ancip definito amico, compagno e fratello dalla predetta Compagnia Portuale di Civitavecchia. Si denigrano conclude Bucchioni le Istituzioni del porto della Spezia a partire dalla Capitaneria e dall'Autorità di Sistema, cosa del tutto inaccettabile. Denigrare un Porto e le sue Istituzioni per sostenere interessi corporativi non mi sembra corretto. O sbaglio?



Shipping Italy

La Spezia

A Spezia traffici in calo di oltre il 20%. Ripresa da Agosto

Mentre il Paese cerca progressivamente di ripartire con la Fase 3 dell'emergenza, anche nel porto di Spezia si fanno i conti con gli effetti della crisi. "Direi che qui in porto, le fasi sono un po' in ritardo rispetto a quelle sanitarie - ha spiegato **Carla Roncallo**, presidente dell' **AdSP** del **Mar Ligure Orientale** - Qua a Spezia, così come a Carrara, credo che questo sia uno dei momenti peggiori dal punto di vista dei volumi di traffico ma credo anche che sia una cosa generalizzata, valida per un po' tutti i porti. Abbiamo avuto un calo di traffico da marzo, peggiorato ad aprile e poi peggiorato ancora di più a maggio. E giugno è stato in linea con maggio. I dati che abbiamo registrato, da gennaio a maggio, sono di un calo del 20-22% rispetto allo stesso periodo del 2019 ma, se continua questo trend negativo, il calo sarà ancora maggiore. Iniziamo a vedere una ripresa da agosto o settembre ma per adesso ancora giugno e luglio non saranno mesi facili, specialmente per l' export perché noi prevalentemente esportiamo negli Stati Uniti, dove in questo momento la crisi covid sta picchiando ancora molto duramente". A questo poi si aggiunge anche il caos delle autostrade. "Anche qua a Spezia abbiamo le nostre difficoltà - ha aggiunto la presidente **Roncallo** - I disagi peggiori li abbiamo verso Genova anche se, per fortuna, l' autostrada della Cisa un po' ci aiuta perché verso il nord i camion possono arrivare così. Poi noi lavoriamo molto col treno. Anche quest' anno abbiamo movimentato il 33% delle merci su ferro e questo ci aiuta rispetto a Genova, ci dà respiro".



Il Porto di Ravenna si espande E sfrutta la crisi di Genova

Il presidente Rossi: «Qui le basi di Royal Caribbean e Cosco Shipping»

Alessandra Testa

Daniele Rossi, presidente dell' **Autorità portuale** di Ravenna, lo ripete quasi fosse un mantra: «È ora di smettere di pensare a noi come il porto di una sola città, noi siamo il porto dell' Emilia-Romagna». Nei giorni in cui, a causa della paralisi di Genova provocata dai lavori in corso sulle autostrade liguri, la multinazionale cinese Cosco Shipping - uno dei più grandi armatori al mondo che movimenta ben 800 navi per 56 milioni di tonnellate di merci e controlla il porto del Pireo - ha indicato ai propri clienti la città romagnola come scalo alternativo, Rossi coglie con entusiasmo la grande opportunità. «Abbiamo investito oltre 600 milioni di euro - precisa - per rendere più competitivo il porto commerciale di Ravenna e trattenere in Italia merci e lavoro». **Rossi, la decisione del colosso cinese Cosco Shipping di privilegiare lo scalo di Ravenna è l' inizio di una nuova fase?** «La scelta di Cosco Shipping dipende da due fattori: le difficoltà in cui si trova Genova e soprattutto il fatto che Ravenna sta riacquistando il suo posizionamento nel mercato dei trasporti marittimi grazie al progetto di approfondimento dei fondali e all' investimento nell' hub **portuale** che si è concretizzato con l' aggiudicazione dell' appalto per lavori da oltre 250 milioni di euro. L' obiettivo è far arrivare navi più grandi in linea con quelle che sono le esigenze del mercato e ampliare gli spazi utilizzabili». **Arriveranno altri colossi navali?** «Cosco Shipping è già il secondo: nel 2021 la compagnia di crociere Royal Caribbean avrà qui la base operativa e alcune delle sue grandi navi che prima erano su Venezia. L' area **portuale** ha avviato un importante iter di sviluppo con il via alla fase realizzativa del nuovo hub e Ravenna inizia a suscitare grande interesse». **Il governatore Stefano Bonaccini definisce Ravenna il porto dell' Emilia-Romagna, è d' accordo?** «Certo che sì. Tutti dovrebbero chiamarlo così per le dimensioni che ha e per gli investimenti in corso». **Qualche numero?** «Ogni anno arrivano 3.200 navi e partono 7.600 treni per una movimentazione complessiva di 27,5 milioni di tonnellate di merci. Ora sono in corso investimenti per oltre 600 milioni di euro». **Può entrare nel dettaglio?** «Ben 250 milioni già sul piatto per la realizzazione della prima fase dell' hub **portuale**: un approfondimento dei fondali fino a 12,50 metri con la realizzazione di 6 chilometri di banchine e nuovi terminal per 200 ettari. Altri 150 milioni di euro si riferiscono alla seconda fase, quella in cui la profondità passerà a 14,50 metri. Vi sono poi gli investimenti privati: 100 milioni da Edison e Pir per il primo impianto Gnl del Mediterraneo per l' alimentazione con gas naturale delle navi e oltre 70 milioni nel ferroviario. Grazie all' impegno di Rfi, Regione e Comune si stanno realizzando



Corriere di Bologna

Ravenna

due nuove stazioni in ambito **portuale** per treni commerciali da 700 metri». **I tempi di realizzazione dell' hub?** «Prevediamo di concludere la prima fase in 4 anni mentre per l' ulteriore approfondimento, essendo l' escavo progressivo, dovremmo essere pronti entro 6 anni. Parallelamente, realizzeremo un grande impianto di trattamento delle sabbie da escavo che sarà a disposizione di tutti i porti italiani». **Quanti posti di lavoro si creeranno?** «Potremo generare migliaia di nuovi posti di lavoro». **Ravenna punta a fare concorrenza a Genova, Venezia e Napoli?** «Ravenna non ha alcun bisogno di fare concorrenza ad altri porti italiani. Lo spirito, soprattutto in un momento di difficoltà come questo, è fare squadra. Le merci devono continuare a transitare in Italia e non fuggire, attraverso lo stretto di Gibilterra, nei porti del Nord Europa. Trattenere i container significa trattenere posti di lavoro in tutto il Nord Italia. La competizione è solo con gli altri scali europei e del Nord Africa». **Viste le polemiche sulle grandi navi, quale sarà l' impatto ambientale dell' hub?** «Le polemiche sono nate perché le grandi navi arrivavano in piazza San Marco. Il nostro è un porto commerciale a 10 chilometri dalla città. Ravenna è un perfetto connubio fra attività turistiche e industriali grazie alla conformazione del porto: il suo svilupparsi su un canale navigabile consente alle attività industriali di non interferire mai con il turismo».

MARINA DI RAVENNA

Addio allagamenti al bacino pescherecci Banchine consolidate

Lavori per rimediare alle frequenti infiltrazioni Via libera anche al progetto per la Fabbrica Vecchia

ALESSANDRO MONTANARI

RAVENNA Per le attività economiche di Marina di Ravenna, gli allagamenti che sempre più spesso si verificavano nella zona bacino pescherecci cominciavano ad essere un bel problema: in presenza di determinate condizioni meteo (pioggia evento) ed alta marea le infiltrazioni d' acqua marina attraverso la banchina allagavano la strada. Ora **Autorità portuale** ha deciso di correre ai ripari, procedendo all' impermeabilizzazione delle banchine al bacino pescherecci per evitare gravi danni alle attività economiche. **Autorità portuale** ha deciso di intervenire con lavori di consolidamento e impermeabilizzazione delle strutture «alfine di scongiurare eventuali situazioni di pericolo, anche in termini di sicurezza stradale, oltre ad evitare eventuali danni a beni e persone». Il progetto vale 1,37 milioni di euro e sarà messo a gara anch' esso prossimamente. Lavori alla Fabbrica Vecchia Non è tutto: molto importante è anche il primo passo per la riqualificazione della Fabbrica Vecchia e del Marchesato ovvero l' approvazione del progetto definitivo esecutivo per il rifacimento delle banchine a cui seguirà la pubblicazione della gara d' appalto. Per quanto riguarda i fondi, c' è un finanziamento ministeriale da 1,825 milioni di euro a cui si aggiungono 576mila euro residuo dell' esercizio finanziario del 2003 quando fu allargato il canale Can diano nel tratto compreso tra l' abitato di Marina e la confluenza con il canale Piombone. Lavori in qualche modo connessi a quelli che si andranno a fare delle condizioni delle banchine della Darsena Pescherecci di Marina di Ravenna, soggette ad infiltrazioni da mare che hanno determinato più volte, negli ultimi tempi, fenomeni di allagamento delle zone retrostanti, attualmente notevolmente peggiorate; Ritenuto opportuno, in considerazione anche del peggioramento delle condizioni della banchina, provvedere ad un intervento di consolidamento e impermeabilizzazione delle strutture al fine di scongiurare eventuali situazioni di pericolo, anche in termini di sicurezza stradale, oltre ad evitare eventuali danni a beni e persone; fare ora perché la nuova banchina si interrompe proprio davanti alla Fabbrica Vecchia. Allo stesso modo, **Autorità portuale** procederà con un esproprio nei confronti delle quote residuali private dell' area (la quasi totalità della quale è comunque già stata acquisita dal Comune che poi l' ha ceduta all' **Autorità**).



il caso

La Camera cancella il maxi aumento dei canoni demaniali

Alcuni concessionari come il ristorante La Tuga a Marina avrebbero dovuto pagare il 300% in più. E avevano chiuso

carrara Concessioni demaniali marittime: stop ai super canoni. La V commissione della Camera, accogliendo alcune richieste di Sib-Conffcommercio, ha inserito nel "Decreto rilancio" alcuni emendamenti che prevedono l'eliminazione del canone demaniale calcolato secondo i valori definiti dall'Osservatorio mobiliare italiano (Omi). Un calcolo che stabiliva aumenti annui a volte superiori al 300%. Spiega Antonio Capacchione, presidente Sib: «La riformulazione riguarda il secondo comma dell'articolo 182 per impedire ai Comuni e alle **Autorità** portuali di effettuare la devoluzione delle opere e la messa all'asta delle aree oggetto di concessione nonché la soluzione del problema dei pertinenziali con l'eliminazione dei valori Omi e l'applicazione anche alle pertinenze del canone previsto per le opere di difficile rimozione». Inoltre, chi dal 2007 ad oggi ha pagato somme non dovute potrà ottenere lo sconto o la restituzione di quanto versato. «Per i canoni pertinenziali -precisa il presidente dei balneari- si riapre anche la definizione agevolata del contenzioso mediante il pagamento del 30% se in un'unica soluzione o del 60% se il pagamento avverrà in sei rate annuali a partire dal prossimo anno. Ai balneari il sistema tabellare di determinazione del canone viene applicato a partire da quest'anno, mentre alla nautica l'eliminazione dei valori Omi è retroattiva dal 2007 con diritto alla compensazione nei prossimi anni dei canoni versati in eccesso». Tirano un respiro di sollievo alcune centinaia di concessionari di aree demaniali in tutta Italia nell'attesa del maxi emendamento di conversione del decreto legge. Molte imprese del settore, a seguito della legge finanziaria 2007, avevano dovuto fare fronte a maxi aumenti del canone demaniale, con cifre fino a 300mila euro annui. Tutto ciò, aggiunto alla crisi economica, ha costretto molte ditte, in prevalenza piccole e medie aziende a carattere familiare, a chiudere i battenti. È stato il caso, a Marina di Carrara della titolare del ristorante "La Tuga", che, il 27 marzo 2017, si è vista respingere dal Consiglio di Stato il ricorso contro il ministero delle Infrastrutture, l'Agenzia del demanio e l'**Autorità portuale** per richiedere l'annullamento del decreto con cui quest'ultimo ente, il 13 ottobre 2014, aveva dichiarato la decadenza della concessione demaniale e ingiunto lo sgombero al ristorante, motivandoli con l'inadempimento dell'obbligo di pagamento del canone demaniale nel 2013, per 14.537 euro e nel 2014, per la cifra di 44.455,62 euro (totale 58.992,62 euro). In precedenza anche il Tar toscano, con una sentenza del 12 novembre 2015, aveva stabilito che l'ammontare del mancato pagamento fosse tale da comportare la decadenza del ristorante "La Tuga", che aveva dovuto cessare l'attività. Il Consiglio di Stato, dunque, non ha fatto altro che confermare tale decisione, respingendo il ricorso. Altre ditte, invece, impegnate nei ricorsi, attendono ancora le sentenze. I legali dei ricorrenti, citando la sentenza n. 328, emessa dal Tar il 27 febbraio 2015, in cui si stabilisce che "sono di proprietà del concessionario le opere che questi ha realizzato sulla superficie demaniale", sostengono che il canone deve essere calcolato solo sull'area demaniale e non anche sul fabbricato. Adesso lo Stato, dopo anni di proteste e numerosi tentativi succedutisi in Parlamento per risolvere la situazione, ha avviato la procedura che prevede l'abolizione dei canoni Omi e la restituzione delle somme non dovute. --DAVID CHIAPPUCELLA.



Il Tirreno

Livorno

l'annuncio del governo

Tirrenica e Darsena Europa: arrivano i commissari per i grandi cantieri

Corsia preferenziale da Roma anche per la Due Mari, la ferrovia Pontremolese e il ponte sul Magra Ma su 197 miliardi necessari manca un terzo dei fondi. Rossi: «Speriamo che sia la volta buona»

Ilaria Bonuccelli La Tirrenica c'è. La Due Mari (la Grosseto-Fano) pure. Ci sono anche la darsena Europa a Livorno, il raddoppio della ferrovia Pontremolese e la ricostruzione del ponte di Albiano Magra (Aulla) che pochi mesi fa si è accartocciato in pochi secondi. La ministra delle Infrastrutture in Toscana commissaria 5 "grandi opere" su 36 alle quali in Italia è promessa di dare una corsia preferenziale. In più, nel suo programma di lavori pubblici post-Covid inserisce anche il nodo dell'Alta velocità di Firenze, le nuove linee della tramvia di Firenze, la ciclovvia Tirrenica e la revisione della pista dell'aeroporto di Peretola (sì, ancora a Firenze). Ma con un po' più di calma. Le priorità in Toscana sono 5. I commissari dovrebbero garantire la velocità di progettazione e realizzazione, per evitare che succeda come alla Tirrenica (ex autostrada) che dopo oltre mezzo secolo si sia a malapena deciso il tracciato. Non a caso, il governatore Enrico Rossi dice: «Speriamo che sia la volta buona. Per quello che si può sapere fino a questo momento, in tempi di precarietà politica, il decreto Semplificazioni sembra operare una svolta storica stabilendo per 130 grandi opere un commissario per accelerarne l'apertura dei cantieri e la realizzazione». Sui fondi, però, il ministero non dà informazioni precise. Neppure su avvio lavori, né date certe di progettazione. Del resto il prospetto distribuito rivela che il progetto per le opere prioritarie comporta un investimento di 196,7 miliardi, ma ne mancano ancora 65,4. Di fatto un terzo.

Anche sui commissari non arrivano risposte. Ma almeno in Toscana uno è già stato nominato dalla ministra De Micheli per il ponte di Albiano Magra: come anticipato, è il governatore Enrico Rossi. In Lunigiana Rossi, dunque, sarà garante della rapida ricostruzione del ponte di Aulla. Un altro commissario, invece, dovrà garantire il raddoppio della ferrovia pontremolese in Lunigiana. La tirrenica è la grande opera attesa da oltre mezzo secolo. Segnata sulle mappe europee, ma mai realizzata. Il commissario che sarà nominato dovrà realizzare il tratto da Tarquinia a San Pietro in Palazzi. «L'iter - spiega l'assessore regionale alle Infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli - riprenderà dove lo abbiamo lasciato con il ministro Delrio (prima della parentesi Toninelli). Il progetto era stato presentato da Sat e la conferenza dei servizi è ferma al 17 gennaio 2017. Da lì ripartiamo. A realizzare i lavori dovrà però essere Anas». Infatti il nuovo commissario dovrà garantire sì una strada a 4 corsie, ma una superstrada. L'autostrada verrà realizzata solo da Tarquinia al confine con la Toscana, nel tratto laziale rimanente. In Toscana ci sarà solo una strada di grande comunicazione. La due mari il ministero la chiama «Fano-Grosseto». Ha l'obiettivo di unire il Tirreno all'Adriatico, collegando anche tre capoluoghi: Grosseto, Siena e Arezzo. «Sono vari i lotti da eseguire - dice Ceccarelli - ma si trovano a stadi diversi. Ad esempio i lavori del lotto 4 del tratto Siena Grosseto sono già stati consegnati, mentre tutta la parte che riguarda il tracciato della E 45 è in fase di progettazione. Come pure la circonvallazione di Siena». Nel dettaglio la realizzazione della Fano-Grosseto prevederà (in territorio toscano): circa 3 chilometri di adeguamento a 4 corsie della Grosseto-Siena (lotto 4) e un secondo adeguamento di circa 12 chilometri sempre della Grosseto-Siena (lotto 9); adeguamento a 4 corsie del tratto Siena-Ruffolo (della A1-Siena-Bettolle: lotto 0). Ancora: miglioramento della galleria di Casal di Pari sulla E 78 (Grosseto-Fano-Siena). Infine



Il Tirreno

Livorno

deve essere progettato e realizzato il cosiddetto "nodo di Arezzo" (San Zeno) -Selci lama (E 45) con: 1) l' adeguamento a 4 corsie del tratto San Zeno-Arezzo-Palazzo del Pero; 2) adeguamento a 2 corsie del tratto Selci lama-Parnacciano (Guinza); 3) adeguamento a 4 corsie del tratto Le ville-Selci Lama. darsena europa Per la costa fondamentale, infine, la realizzazione della darsena Europa, nel porto di Livorno per poter ricevere i container con pescaggio almeno fino a 16 metri. Si tratta di un investimento da centinaia di milioni (da 600 a 900) che comprende anche il collegamento diretto fra il porto e la ferrovia. Il progetto, fra l' altro, gode sia di fondi statali che di fondi regionali (circa 250 milioni) e comunitari (circa 250 milioni). ferrovia tirrenicaOltre al raddoppio della Pontremolese, come anticipato già alcune settimane fa la ministra alle Infrastrutture inserisce fra le opere prioritarie (ma non commissariate) il potenziamento e il miglioramento della ferrovia Tirrenica. La linea della costa - il collegamento Roma-Genova - figura al primo posto delle infrastrutture in "progettazione di fattibilità". Previsto anche l' intervento sul nodo di alta velocità di Firenze. --

[illegible]

Il Tirreno

Livorno

ma dopo la cancellazione del Lotto Zero è più corretto parlare di Cecina-Civitavecchia. --Alessandro guarducciAltro servizio a pagina 6.

«Svolta anche per la Darsena Europa C' è già la data di consegna: il 2024»

Autorità portuale entusiasta. Il sindaco di Livorno, Salvetti: «Finalmente assistiamo a un cambio di passo»

LIVORNO «Speriamo che sia la volta buona. Per quello che si può sapere fino a questo momento, in tempi di precarietà politica, il Decreto Semplificazioni sembra operare una svolta storica stabilendo per 130 grandi opere un commissario per accelerarne l'apertura dei cantieri e la realizzazione». Il presidente della Toscana Enrico Rossi accoglie con favore - e non poteva essere diversamente - il decreto semplificazioni che dovrebbe - il condizionale è d'obbligo quando si parla di lavori pubblici - sbloccare molto cantieri attesi da tempo. «Per la Toscana - dice Rossi - si tratta del completamento del corridoio tirrenico, con l'intervento di adeguamento e messa in sicurezza della Variante Aurelia; della realizzazione della Darsena Europa nel porto di Livorno; del completamento della Grosseto-Fano e della ricostruzione». Livorno aspetta la Darsena Europa, vale a dire la nuova sezione del porto capace di accogliere navi portacontainer da 18mila teu e 16 metri di pescaggio. Prima piattaforma, poi ridimensionata a darsena con una data di

consegna indicata dal presidente dell' **Autorità portuale** Stefano Corsini: pronta nel 2024. Il sindaco Luca Salvetti sottolinea: «Questa notizia risponde in parte all'atto di indirizzo presentato dalla maggioranza in consiglio comunale con il quale fu chiesto all' **Autorità portuale** un cambio di passo sulle opere già fondamentali che al commissariamento della Darsena Europa si accompagni la rapida realizzazione di microtunnel e collegamenti ferroviari». Opere fondamentali per accompagnare questa grande infrastruttura. L'assessore Barbara Bonciani (con delega a infrastrutture e porto) esulta: «Il ministro dei trasporti Paola De Micheli nel decreto semplificazione ha deciso di indicare il commissariamento anche per il progetto della Darsena Europa e della Tirrenica. Il ministro nominerà un commissario (che speriamo abbia anche i poteri operativi oltre alla carica, ndr) e questo ne faciliterà la realizzazione». La Bonciani auspica poi «l'arrivo di altri finanziamenti per la Darsena Europa. Il ministro è venuto a Livorno promettendo di dare una mano alla città e siamo fiduciosi». Sull'atto di indirizzo per il porto (approvato un mese fa) intervengono anche Articolo Uno, Casa Livorno e Futuro alleati del Pd nel governo della città. «L'inserimento di Darsena Europa e Tirrenica tra le opere strategiche è la risposta all'atto di indirizzo, ma l'accelerazione dei tempi di realizzazione si dovrà accompagnare alla discontinuità istituzionale nella governance **portuale**». Monica Dolciotti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



LE SCELTE DEL GOVERNO

Decreto Semplificazioni dalla Tirrenica a Livorno svolta per la Toscana

Procedure più veloci per cinque opere ritenute strategiche Da valutare la nuova pista di Peretola, la Tav considerata prioritaria

di Ernesto Ferrara Per Tirrenica e Darsena Europa arriva il commissario e le procedure si fanno davvero sprint. Come del resto per la statale Grosseto-Fano, per la nuova ferrovia Pontremolese e anche per il disgraziato ponte di Albiano Magra, crollato ad aprile. Pure per le tramvie fiorentine alla fine qualche buona notizia c'è perchè i tempi per la valutazione d'impatto ambientale vengono di colpo dimezzati. Mentre sulla nuova pista dell'aeroporto di Peretola ragionamento diverso: niente commissario come aveva chiesto il sindaco Nardella (impossibile poichè lo scalo è di un privato) ma la conferma che il progetto, dopo opportuna revisione alla luce delle sentenze giudiziarie, potrà andare avanti sfruttando l'iter più rapido stabilito per la Via. Quanto al tunnel e alla stazione Tav di Firenze, i cui lavori dovrebbero ricominciare a settembre, vengono inseriti tra le opere prioritarie al capitolo nodi ferroviari. E proprio su questo scoppia il caso politico più clamoroso del giorno: se il Pd e anche Italia Viva esultano sono i 5 Stelle toscani di Irene Galletti a non gradire e ad attaccare il governo giallorosso «che non ha avuto il coraggio di accantonare i capricci renziani dell'aeroporto e dell'Alta velocità». E' il bilancio del Decreto Semplificazioni del governo. Ancora nulla sullo stadio Franchi: per tentare di alleggerire i vincoli il Pd continua a lavorare ad un emendamento che arriverà nelle prossime settimane. Però per la Toscana ci sono almeno 5 svolte. Cinque opere rientrano infatti tra le 36 per cui l'esecutivo Conte decide di accendere i motori al massimo, con la possibilità di nominare commissari straordinari con pieni poteri, tipo Genova. Sono la Tirrenica da San Pietro in Palazzi a Tarquinia, la Grosseto-Fano, il ponte di Albiano Magra, la Pontremolese e la Darsena Europa di Livorno, dove il Pd con Andrea Romano esulta ma chiede anche il cambio dei vertici dell'**Autorità portuale**. Commissari potranno essere il presidente di Regione, un sindaco, un presidente di Provincia. Sarà il governo a decidere caso per caso le nomine. Per l'aeroporto di Firenze invece che succede? Niente sprint. La nuova pista di Peretola compare nell'elenco delle project review, progetti «da ottimizzare». Palazzo Vecchio prende tempo e si riserva di valutare impatto e significato nei prossimi giorni. Il sindaco Nardella, che ieri, preoccupatissimo, ha sentito anche il ministro Gualtieri per le questioni di bilancio, giudica comunque un «segnale importante» il Dl. Per gli anti pista del Pd la dicitura va decodificata così: significa che il progetto così com'era non va bene e andrà del tutto rifatto. In Toscana Aeroporti prevale un'interpretazione meno drastica e si guarda al bicchiere mezzo pieno della Via accelerata e dei fondi statali che a questo punto dovrebbero essere confermati. Il Dl si pronuncia anche sulle tramvie e stabilisce che sono strategiche quelle delle Città metropolitane confermando i progetti fiorentini. E per la città spunta pure una ciclovias Firenze-Verona. E la Tav? Il nodo fiorentino dell'Alta velocità viene ritenuto strategico e confermato scatenando l'ira dei 5 Stelle toscani e riaprendo una faglia storica nel Movimento toscano che ebbe il suo primo portabandiera ormai 12 anni fa proprio in un anti Tav accanito come Alfonso Bonafede, che oggi è ministro del governo Conte. Il Pd invece con il responsabile infrastrutture Marco Simiani esulta e anche il governatore Enrico Rossi parla di «svolta storica, speriamo sia la volta buona per Darsena e Tirrenica». Gioisce Italia Viva con tutta la pattuglia dei dirigenti toscani, da Nicola Danti a Stefania Saccardi, Stefano



Scaramelli, Titta Meucci e Gabriele Toccafondi: « Grazie a questo decreto avremo una Toscana più moderna, ora vietato perdere altro tempo. Anche l' aeroporto di Firenze con la procedura di Via semplificata



La Repubblica (ed. Firenze)

Livorno

dovrà procedere speditamente». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Toscana: Rossi su sblocco grandi opere, la Toscana è pronta, che sia una svolta storica

(FERPRESS) - Firenze, 7 LUG - "Speriamo che sia la volta buona. Per quello che si può sapere fino a questo momento, in tempi di precarietà politica, il decreto semplificazioni sembra operare una svolta storica stabilendo per 130 grandi opere un commissario per accelerarne l'apertura dei cantieri e la realizzazione. Per la Toscana si tratta del completamento del corridoio tirrenico, con l'intervento di adeguamento e messa in sicurezza della Variante Aurelia e con l'intervento di miglioramento della ferrovia Pontremolese; della realizzazione della Darsena Europa nel **porto di Livorno**; del completamento della Grosseto-Fano e della ricostruzione del ponte di Albiano sul fiume Magra". Il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, commenta positivamente, tramite nota stampa, la notizia dello sblocco dei cantieri di numerose opere strategiche nazionali, alcune delle quali in Toscana. "Per quanto ci riguarda - prosegue - dico che noi siamo pronti a metterci subito al lavoro perché questi cantieri partano al più presto. Ci sono capitoli che sono stati aperti per troppo tempo e che adesso vanno chiusi. E c'è una carta per far ripartire il motore della costa toscana, che intendiamo giocare con la massima decisione: nuova darsena a **Livorno** e corridoio tirrenico dovranno essere il volano per superare il gap tra la Toscana del mare e quella del centro". "Questo è il segnale concreto che ci voleva, finalmente la volontà di accelerare la realizzazione di opere fondamentali per la Toscana si traduce in una decisione formale del governo". Anche l'assessore ai trasporti e infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, commenta con soddisfazione la novità. "Si tratta di infrastrutture fondamentali per la crescita della Toscana", dice ancora Ceccarelli. "Opere per le quali la Regione si batte con tenacia da anni e dall'apertura dei cantieri potrà anche venire un contributo importante sul piano dell'occupazione in questa complessa fase di ripartenza economica post-covid. Da parte dell'Amministrazione regionale - conclude Ceccarelli - verrà tutta la collaborazione necessaria".



Così i porti alla sfida ambientale

LIVORNO Il rischio è che diventi una moda di parlarne molto e di agire poco. Ma già il fatto di porsi il problema è importante. Così serve individuare nel miglioramento ambientale ed energetico uno dei fattori di competitività dei porti. È questo il principale obiettivo che l'AdSP di **Stefano Corsini** si è prefissata di raggiungere con il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale (DEASP) presentato nei giorni scorsi in un evento online organizzato a Palazzo Rosciano, quartier generale della Port Authority. Davanti a una platea di una quarantina di partecipanti, tra soggetti istituzionali e operatori portuali, è stato illustrato l'inventario dei consumi energetici in termini di CO2 equivalente prodotta dai porti del sistema. Le tonnellate di anidride carbonica emesse ogni anno nelle aree portuali dell'AdSP del Nord Tirreno sono oltre 200.000, il 90% delle quali sono prodotte a Livorno, lo scalo multipurpose che per dimensioni e volumi di traffico costituisce naturalmente il principale scalo del sistema. Confermando gli studi precedentemente svolti dall'AdSP, che fin dal 2010 col progetto Climeport aveva approfondito l'argomento, è emerso anche che è il settore navale a portare il maggiore contributo di emissioni: quasi il 90% di tonnellate di CO2 equivalente proviene infatti dalle navi in manovra e in stazionamento a banchina. Per quanto riguarda lo svolgimento delle attività di movimento merci a terra, il gasolio è ancora il vettore energetico più utilizzato. Alla luce della fotografia attuale delle emissioni di CO2 dei porti, è possibile adesso sia prevedere obiettivi di riduzione delle emissioni conformi agli obiettivi nazionali, monitorandone l'andamento nel tempo, sia individuare obiettivi specifici per ogni porto del Sistema, definendo azioni infrastrutturali e misure di incentivazione mirate a migliorare la gestione energetico-ambientale delle attività ha dichiarato il dirigente dell'AdSP responsabile del DEASP, Claudio Vanni, che ha ricordato come le previsioni dei Piani Regolatori Portuali vigenti già mirino al miglioramento dell'efficienza energetica dei trasporti e delle operazioni portuali, spostando ad esempio il trasporto merci quanto più possibile su ferrovia. Potenziare il consumo dell'energia elettrica, utilizzando eventualmente una generazione di energia locale da fonti rinnovabili, potrebbe inoltre migliorare le prestazioni dei porti dell'AdSP MTS. L'incontro sul web dice la nota dell'AdSP è servito a condividere con la comunità portuale il percorso di redazione del DEASP. I partecipanti all'incontro on line hanno potuto infatti prendere parte ad un interessante dibattito sia sulle strategie (è possibile immaginare un sistema portuale carbon neutral a lungo termine?) che sui progetti (quanta energia elettrica si potrebbe produrre installando pannelli fotovoltaici su tutti i tetti degli edifici esistenti in porto?); inoltre un sistema di votazione on line specificatamente progettato per l'evento ha permesso di individuare un ordinamento delle preferenze dei presenti riguardo alle proposte descritte. L'impegno dell'AdSP è quindi adesso nella realizzazione di approfondimenti e studi di fattibilità per realizzare l'adeguamento delle reti elettriche portuali alle esigenze di consumo futuro, soprattutto a Piombino e Livorno, e valutare la possibilità di fornire energia elettrica ai traghetti che stazionano di notte e Portoferraio; le infrastrutture elettriche così ripensate potrebbero consentire di sfruttare anche innovative modalità gestionali recentemente introdotte dalle normative europee e nazionali, come ad esempio i consorzi di acquisto, i sistemi di distribuzione chiusi e le comunità energetiche. Non inventiamo niente di nuovo ha concluso Vanni quello che vogliamo fare in ambito portuale è consentire l'approvvigionamento di elettricità a basso costo e pulita, prodotta cioè da fonti rinnovabili.



Docenti americani in visita a Livorno

LIVORNO L'Autorità di Sistema Portuale ha ricevuto una delegazione della Facoltà di Studi Internazionali (con sede ad Arezzo) dell'Università statunitense di Oklahoma, venuta in visita al **porto** di **Livorno** col fine di realizzare una serie di interviste per un corso online incentrato sul tema della gestione dei traffici illeciti di merce. Il gruppo, formato da docenti e membri dello staff organizzativo, è stato accolto nel quartier generale della Port Authority, dove ha potuto conoscere da vicino le attività svolte dall'Ente e intervistare direttamente il presidente Stefano Corsini. Dopo aver incontrato i vertici dell'Agenzia della Dogane, la delegazione ha poi visitato il **porto** e, in particolare, il terminal TDT della Darsena Toscana.



Blue Economy e crocierismo nel post-Covid

LIVORNO Blue Economy e crocierismo nel post-Covid: è il titolo di un webinar organizzato dall'**Autorità** di **Sistema** Portuale del Nord Tirreno che si svolgerà oggi 8 luglio a partire dalle ore 16. Durante l'evento annuncia l'AdSP verranno approfondite le dinamiche del business crocieristico, l'impatto economico del Covid-19, le risposte dei porti mediterranei e le soluzioni tecnologiche per aumentare la resilienza dei porti. Tra i previsti partecipanti: Francesco Di Cesare, presidente Risposte e Turismo; John Portelli, del Roma Cruise Terminal; Matteo Savelli, amministratore delegato del Terminal Porto di Livorno 2000 e Jean Yves Battesti, direttore Porto di Ajaccio. Previsti in apertura i saluti del presidente dell'AdSP Stefano Corsini e dell'assessore al porto del Comune di Livorno Barbara Bonciani. Per partecipare all'evento: <https://tinyurl.com/teamsblueeconomy>.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

nautica

Legambiente boccia il progetto per l' ampliamento del porto di Salivoli

Per Adriano Bruschi l' opera ha già avuto un impatto pesante sul litorale senza portare risultati significativi alla diversificazione

PIOMBINO No all' ampliamento del **porto** di Salivoli. Quella di Legambiente è una bocciatura netta. Il responsabile del circolo Val di Cornia, Adriano Bruschi, riprende l' argomento tornato all' ordine del giorno dopo la discussione nel recente consiglio comunale. C' era finito su richiesta del Movimento Cinque stelle che avrebbe voluto un impegno della giunta contro il progetto mai scomparso dall' orizzonte della Coop L' Ormeccio. Che ai 500 posti-barca attuali ne vorrebbe aggiungere 300. Discussione liquidata come prematura dalla maggioranza. Richiesta sostenuta dalle opposizioni. L' associazione ambientalista - protagonista della battaglia dura e alla fine infruttuosa contro la realizzazione dell' opera - ritiene che il tempo le abbia dato ragione rispetto ai danni ambientali e ai risultati scarsi in chiave di diversificazione. «Reiterare l' errore sarebbe da folli», afferma Bruschi. Per il quale l' unica spiaggia urbana facilmente accessibile vale più di quello che definisce «un parcheggio per barche». «Un **porto** turistico moderno - prosegue il responsabile - vive del suo retroterra, di piccola cantieristica e servizi. Lo specchio acqueo da solo, anche per i costi elevati che comporta in termini di manutenzione, di ripristini e spese fisse, non offre i risultati sperati a chi lo gestisce». Bruschi parla di un golfo già fortemente cambiato in peggio, dell' impatto pesante che l' opera ha avuto e ha sulle correnti e sull' azione erosiva lungo il litorale direzione Canaletto e oltre. Danni ambientali, opera non remunerativa: le motivazioni di Legambiente si sintetizzano così. Bruschi non ha dubbi: «C' è poco da fare. e un intervento non sta in piedi, non sta in piedi. Perché addirittura ripetere l' errore? La spiaggia rimarrebbe sempre più residuale e con nuove chiusure, il mare sarebbe sempre più simile ad uno stagno. Sono convinto che il turismo avrebbe tratto maggior giovamento da una spiaggia più ampia. Evitiamo almeno di fare altri sbagli». -- V.P.



Zero movida, turisti invisibili

IL REPORTAGE ANCONA Il **porto** senza estate fa i conti con le conseguenze del Covid: incassi dimezzati per gli operatori, traffico decimato, turisti alla spicciolata e crociere ancora ferme al palo. Per non parlare degli eventi: zero assoluto, dopo che già l'anno scorso era saltato il TiCiPorto per problemi organizzativi insorti in extremis e non c'era stato tempo per allestire un cartellone alternativo. Per il 2020 niente kermesse culinarie, niente street food, niente concerti. No, non sarà un'estate normale per lo scalo dorico, svuotato dall'emergenza sanitaria e dallo stop agli spostamenti, con i vincoli ai viaggiatori che sono caduti, almeno in parte, solo negli ultimi giorni. Segnali di ripresa Qualcosa si è mosso nello scorso weekend: sono comparse le prime file agli imbarchi ed è ripartita l'attività dei traghetti per i passeggeri diretti in Grecia e in Croazia, sia pure a scartamento ridotto. Nulla a che vedere con i roventi fine settimana del passato né si può parlare di ritorno alla normalità, tuttavia piccoli segnali di ripresa arrivano da un **porto** che sognava di superare il record dei 100.109 croceristi e il milione e 200mila transiti del 2019 e, invece, ora trema all'idea di una stagione ormai compromessa. Chi pagherà un prezzo salato al Covid sono baristi e operatori: per fortuna ci sono gli anconetani, la sera, a ripopolare il luogo del cuore. Ma, certo, un **porto** antico così deserto non si era mai visto. Bellezza sprecata «Per ora abbiamo registrato un calo di fatturato del 30%: colpa delle restrizioni dei protocolli di sicurezza e dell'assenza di turisti - dice Andrea Brazzini di Anguì -. E' a pranzo che vediamo la differenza: un crollo verticale. Gli anconetani, che oggi compongono il 99% della clientela, vengono più che altro alla sera e la mancanza di iniziative ha allontanato pure le persone dell'hinterland. E' uno scandalo che il **porto** antico non venga sfruttato per la sua bellezza». Una location splendida, per certi versi unica, ma destinata a restare lontana dalla movida in questa strana estate 2020. «Immaginiamo che verrà cancellata anche la festa del mare: per fortuna ci resta il cantiere» sospira Andrea Manganelli della Bitta. E' mezzogiorno, al tavolo del suo bar si è appena seduta una famigliola, padre, madre, due bambini, occhi azzurri, biondissimi. Sono tra i primi turisti arrivati ad Ancona. «Tedeschi? No, siamo di Bolzano - sorride Kristina -. Ci siamo fatti un giro in riviera, stupenda. Dopo tre mesi chiusi in gabbia, avevamo voglia di viaggiare, ma in Italia». Andrea prende le ordinazioni, poi riattacca: «Da qualche giorno abbiamo rivisto qualche turista francese e tedesco diretto in Grecia o in Croazia, ma ci mancano gli americani: loro sì che venivano con comitive di pullman e restavano qua, in attesa dell'imbarco serale. Speriamo che la situazione migliori, un'estate così non si augura». Pochi metri più in là Marinella Manganelli, sorella di Andrea, straccio e scopa in mano, si dedica alla pulizia della Locanda del **Porto** che, dopo la ristrutturazione, si prepara alla riapertura ormai imminente.

Primo piano - Ancona

Le cifre dello scalo

Indicatore	2019	2020 (a giugno)	Variazione
Incassi (milioni)	100.109	100.109	+40%
Transiti (milioni)	1.200.000	1.200.000	+40%
Incassi (milioni)	100.109	100.109	+40%
Transiti (milioni)	1.200.000	1.200.000	+40%

IL PORTO IN APNEA

Incasti dimezzati, viaggiatori alla spicciolata e crociere ancora ferme
Gli operatori dello scalo dorico cercano di restare nell'estate svuotata dall'emergenza sanitaria dopo la beffa di TiCiPorto 2019
Ma nello scorso weekend si sono viste le prime file agli imbarchi

Zero movida,

I TRAGHETTI
VIA LIBERA PER LA GRECIA E LA CROAZIA

Le prime file agli imbarchi per i traghetti diretti in Grecia e in Croazia. Gli operatori dello scalo dorico cercano di restare nell'estate svuotata dall'emergenza sanitaria dopo la beffa di TiCiPorto 2019. Ma nello scorso weekend si sono viste le prime file agli imbarchi.

I TRAGHETTI

VIA LIBERA PER LA GRECIA E LA CROAZIA

Via libera ai turisti, ma ancora con qualche limitazione. Le frontiere con l'Albania, ad esempio, non sono state ancora riaperte: possono imbarcarsi con destinazione Tirana solo gli autotrasportatori e chi deve viaggiare per motivi di lavoro. Lo stesso dall'Albania verso l'Italia. Dal 1° luglio, invece, sono caduti tutti i vincoli per la Grecia, in entrata e in uscita dal **porto** di **Ancona**. I turisti possono mettersi in viaggio liberamente anche per la Croazia, ma per il momento è necessaria una condizione imposta dal Governo locale: occorre avere una prenotazione ed esibire la documentazione al momento dell'imbarco. Dal 1° luglio l'agenzia Amatori ha riattivato i traghetti per la Croazia con la compagnia Jadrolinija: sono state organizzate tre corse settimanali, due su Spalato e una su Zara. Dal 27 giugno è ripreso il collegamento stagionale di Snav con il **porto** di Spalato grazie al traghetto Aurelia. Ma per le norme anti-contagio la capienza dei traghetti è ridotta fino al 50%. s.r.

Primo piano • Ancona

La cifre dello scalo

Periodo	Entrate	Uscite	Variazioni
1° luglio 2020	1.200	1.100	+10%
1° luglio 2019	1.100	1.000	+10%

IL PORTO IN APNEA

Incauti dinanzi ai viaggiatori alla spicciolata e crociere ancora ferme. Gli operatori dello scalo dorico cercano di resistere nell'estate svuotata dall'emergenza sanitaria dopo la beffa di Tigiparto 2019. Ma nello scorso weekend si sono viste le prime file agli imbarchi.

Zero movida,

I TRAGHETTI

VIA LIBERA PER LA GRECIA E LA CROAZIA

Il porto di Ancona, uno dei più importanti scali marittimi del centro-sud, si prepara a riaprire le porte ai turisti. La compagnia Jadrolinija, che opera sulla rotta Ancona-Spalato-Zara, ha già riattivato le corse settimanali. Snav, invece, ha organizzato un collegamento stagionale per la Croazia. Ma per le norme anti-contagio la capienza dei traghetti è ridotta fino al 50%.

Illuminazione hi-tech sul frontemare Cantieri a settembre, 9 mesi di lavori

Aggiudicato l'appalto per le luci scenografiche sul waterfront, da Porta Pia alla lanterna del porto

LA RIPARTENZA ANCONA L'idea di accendere le nuovi luci hi-tech del fronte mare insieme all'albero e alle luminarie di BiAnconatale è già tramontata e non se ne parlerà neppure per la prossima Pasqua. I tre mesi di emergenza sanitaria, nonostante le gare d'appalto andate avanti in smart working, hanno fatto saltare tutti i ruolini di marcia. Ma siamo davvero agli ultimi passaggi prima dell'inizio dei lavori e a settembre si apriranno i primi cantieri del progetto Iti Waterfront 3.0, quelli destinati a valorizzare, con 730 nuovi punti luce, un percorso scenografico che va da Porta Pia al porto antico, illuminando strade e marciapiedi, piazze e scorci del porto, ma soprattutto 20 simboli laici e religiosi di Ancona, edifici storici o monumenti situati sia sul fronte mare che sui tre colli che guardano il mare, il Duomo sul colle Guasco, il Faro Vecchio sul colle dei Cappuccini e la Cittadella sul colle Astagno. Il Comune, con una determina della direzione Urbanistica, lunedì ha appaltato in via definitiva la parte principale dell'intervento, da svolgere in territorio comunale, per un importo di 1.373.276 euro, assegnata alla ditta Co-Gesi grazie a un ribasso del 27,98%. Un'altra tranche, che riguarda sempre l'area portuale ed è di competenza dell'Autorità portuale, è stata affidata per 308mila euro alla Serveco Srl, con un ribasso del 27,01%. Gli incarichi Inoltre Palazzo del Popolo ha incaricato un professionista esterno, l'ingegner Francesca Borsini, come responsabile per la sicurezza dei lavori e a giorni sarà affidata anche la direzione dei lavori per far partire, subito dopo le ferie d'agosto, i suoi cantieri, che potranno lavorare in contemporanea. I tempi sono già indicati nei capitolati d'appalto. Sono previsti 262 giorni per completare l'intervento dell'ambito mentre per l'area di competenza dell'Autorità portuale la nuova illuminazione dovrà essere consegnata entro 128 giorni. La Festa del mare Nell'estate del prossimo anno Ancona avrà il nuovo profilo del fronte mare by-night e per l'inaugurazione si pensa, confidando che si possa tornare a organizzare eventi di richiamo alla presenza di pubblico, a una ricorrenza tipo Notte bianca del porto o Festa del Mare, appuntamenti che nell'era pre-Covid si tenevano a settembre. La parte in ambito urbano della nuova illuminazione si snoderà da Porta Pia attraverso via XXIX Settembre, via della Loggia e fino al Lungomare Vanvitelli. Sarà interessata anche parte del centro storico, dalla cattedrale di San Ciriaco, allo scalone san Francesco risalendo per via Pizzecoli e anche la parte bassa di corso Mazzini, dalle Muse fino a piazza Roma, inserita su richiesta dei commercianti che lamentavano una scarsa illuminazione. Il progetto nelle intenzioni dei progettisti (Studio Architetti Sardellini Marasca in partnership con altri professionisti) prevede l'affiancamento della illuminazione pubblica a quella monumentale per favorire «una visione unitaria attraverso l'uso della luce artificiale e la valorizzazione delle emergenze architettoniche». I ribassi d'asta La nuova illuminazione pubblica del porto interessa il percorso che dall'arco di San Primiano arriva alla base della lanterna e alcuni tratti delle mura, anche se in questa prima fase non sono stati inseriti nell'appalto l'illuminazione monumentale della base della lanterna, Porta Clementina e Arco di Traiano ma è prevista «la possibilità di realizzarle attraverso l'eventuale ricorso ai ribassi d'asta» come viene specificato nella relazione che accompagna il progetto dell'ambito portuale.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«La proposta luminosa sarà il primo passo per il rilancio turistico della città - si sottolinea nella relazione - Uscire dall' ombra e valorizzare le proprie vie e spazi urbani rappresenterà anche una rinascita culturale dei fruitori di tali spazi. Il concept tende a legare le molteplici scene urbane evitando di assimilarle a stanze chiuse in un unicum che evoca la forma storica della città». L' investimento è finanziato dai fondi europei del bando Iti assegnati al Comune di Ancona, per circa 1.8 milioni, e dai 400mila euro messi a disposizione dall' **Autorità portuale** per la parte di sua competenza. Inizialmente nel cronoprogramma la conclusione dei lavori era prevista per il 18 dicembre 2020 e l' idea dell' amministrazione era di accendere le nuove luci del waterfront insieme a quelle di Natale. Poi l' epidemia ha allungato i tempi, ma a settembre i lavori partiranno, per essere completati in 9 mesi circa. Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto, senza soldi da mesi Sos degli autisti Caperna

CROCIERE E NON SOLO «Signor presidente, siamo 14 autisti, ex Royal Bus, ora dipendenti di Caperna bus, addetti al navettamento crocieristico. Le scriviamo perché in questo periodo di Covid-19 non siamo riusciti ad avere notizie certe sul nostro futuro e perché da marzo 2020 non percepiamo alcuna retribuzione e la cassa integrazione non viene erogata. Siamo sfiniti sia dal punto di vista psicologico sia da quello economico». Inizia così la lettera protocollata ieri e indirizzata al presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Francesco Maria di Majo. «Abbiamo saputo proseguono - che i nostri ex colleghi, ora dipendenti di Port Mobility, oltre ad avere un minimo di attività lavorativa, non hanno dovuto attendere la Cig, anticipata dal datore di lavoro». La lettera degli autisti è la punta dell' iceberg di una situazione che, all' interno dello scalo, resta esplosiva. Al momento l' unica chance sembra essere l' arrivo (però non sarà immediato) dei fondi destinati nel Decreto Rilancio ai porti crocieristici penalizzati dal Coronavirus. Fondi che la scorsa settimana, in sede di discussione parlamentare, sono stati aumentati di 5 milioni di euro, la maggior parte dei quali dovrebbe essere destinata proprio al porto di Civitavecchia.

Notizia accolta con soddisfazione dai due parlamentari del territorio. «Prendo atto con soddisfazione evidenzia l' onorevole Alessandro Battilocchio Fi dell' approvazione di una riformulazione degli emendamenti che va nella direzione indicata dall' emendamento a mia prima firma: viene infatti istituito un fondo ulteriore con 5 milioni di euro destinati proprio ai porti che hanno maggiormente risentito del calo del traffico passeggeri e crocieristi. E' un passo in avanti importante anche se era necessario dotare questo fondo di risorse più ingenti». «Sono orgogliosa per l' approvazione di questo emendamento afferma la deputata del M5S Marta Grande poiché le richieste che avevo avanzato sono state ricevute in pieno. Il Governo ha ascoltato e compreso le necessità specifiche delle realtà portuali come la nostra, aprendo a scelte di prospettiva e non solamente rivolte all' immediato. Nel dl Rilancio saranno messi a disposizione 70 milioni. Un risultato davvero importante». Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP Civitavecchia: Di Majo, logistica e trasporti gli strumenti Ue per uscire dalla crisi

(FERPRESS) - **Civitavecchia**, 7 LUG - "Logistica e trasporti, gli strumenti Ue per uscire dalla crisi". Questo il tema al centro del dibattito online organizzato dal Parlamento europeo in Italia e dalla Rappresentanza della Commissione europea in Italia al quale è intervenuto il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. Lo si apprende da un comunicato stampa dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Come noto, l' emergenza sanitaria, ancora in corso, ha provocato profonde ripercussioni sul tessuto produttivo e sociale del nostro Paese. Tra i settori più colpiti dalla crisi, proprio quello dei trasporti e della logistica. Comparti economici che sono stati fondamentali per garantire la mobilità e gli approvvigionamenti essenziali e che, oggi, giocano un ruolo chiave per assicurare la ripartenza dell' economia europea, come sottolineato dagli interventi di deputati e rappresentanti delle istituzioni europee e del Governo che si sono confrontati con gli operatori dei due settori particolarmente danneggiati. Trait d' union degli interventi, la necessità di un utilizzo adeguato, senza alterare in modo significativo le regole della concorrenza, degli strumenti finanziari messi in campo dall' Unione europea per far fronte all' emergenza e consentire, così, il rilancio dell' economia, anche marittima. Il tutto in un quadro di regole più semplici e con una programmazione e realizzazione delle opere nei tempi stabiliti. "Le Infrastrutture logistiche e portuali sono fondamentali - ha precisato il Presidente di Majo - e, oggi più che mai, c' è bisogno di renderle più competitive, sostenibili e più digitalizzate. I porti sono uno dei settori che più hanno risentito della crisi e subito danni ingenti. A partire dal blocco del traffico crocieristico e passeggeri, quest' ultimo oggi in ripresa. La portualità italiana è, però, al 46° posto al mondo in termini di competitività. E' fondamentale, quindi, riflettere su come rivedere il sistema portuale italiano nel suo complesso per colmare il gap infrastrutturale dei nostri porti. E l' UE sta mettendo a disposizione gli strumenti per reagire. Il nuovo quadro finanziario dovrebbe portare ad una maggiore competitività dei nostri scali e il fatto che l' emergenza si sia collocata all' inizio delle programmazioni finanziarie europee, ma anche nazionali e regionali, è stato un vantaggio. Le merci oggi viaggiano per l' 80% attraverso il vettore marittimo e si rende necessario colmare la carenza di osmosi tra i porti e il sistema ferroviario, ancora poco utilizzato in Italia benchè meno impattante sotto il profilo ambientale. E noi, come **porto** di **Civitavecchia**, stiamo investendo molto sul cosiddetto "ultimo miglio ferroviario" anche grazie ai finanziamenti a fondo perduto dell' UE che ha premiato i nostri progetti in quanto concreti e rispondenti al leit motiv della normativa europea in tema ambientale: tutte le iniziative portate avanti non possono, infatti, prescindere da un' analisi di sostenibilità ambientale. A breve, quindi, firmeremo la Convenzione con RFI proprio per assicurare l' adeguamento tecnologico e in sicurezza dell' ultimo miglio ferroviario potenziando così la connessione tra **porto** e rete ferroviaria nazionale". Oltre a ribadire, infine, l' importanza dell' ulteriore sviluppo delle Autostrade del Mare (che dovrebbero svilupparsi anche tra porti nazionali) e dei corridoi trasversali (tra Tirreno ed Adriatico) non solo per il trasporto passeggeri ma soprattutto per le merci, il Presidente dell' AdSP ha posto l' attenzione sulla cosiddetta "filiera corta", una carta che intende giocare (anche nell' ambito dell' istituzione della Zona Logistica Semplificata) per attrarre nuovi traffici e nuovi investitori nel maggior scalo del network laziale e che è perfettamente in linea con gli obiettivi (europei e nazionali) di sviluppare un trasporto intelligente e sostenibile, riducendo anche le percorrenze chilometriche dei trasporti sia lato mare che lato terra. Oggi più che mai è, infatti, fondamentale scegliere quei porti



che siano più vicini alla destinazione



FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

finale delle merci. E **Civitavecchia** è a un passo da Roma, uno dei maggiori mercati italiani. Per il Parlamento europeo hanno partecipato al dibattito Brando Benifei, Capo delegazione del Partito democratico (S&D); Marco Campomenosi, Capo delegazione della Lega (ID) e Carlo Fidanza, Capo delegazione di Fratelli d' Italia (ECR). Per il Governo è intervenuto Salvatore Margiotta, Sottosegretario al Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture. Oltre al Presidente di Majo, a rappresentare i settori della logistica e dei trasporti erano presenti Gianfranco Battisti, Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato; Marcello Di Caterina, Vicepresidente dell' Associazione logistica dell' intermodalità sostenibile; Pasquale Russo, Segretario generale di Confrtrasporto; Francesco Sciaudone, Managing partner dello studio legale Grimaldi.

Logistica e trasporti, gli strumenti UE per uscire dalla crisi

GAM EDITORI

7 luglio 2020 - Oggi 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. Diretta Facebook sulla pagina del Parlamento europeo in Italia.



Radio Radicale

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Logistica e trasporti, gli strumenti UE per uscire dalla crisi

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 interviene Salvatore Margiotta, sottosegretario al ministero dei Trasporti e delle infrastrutture, mentre a Francesco Sciaudone, managing partner dello studio legale Grimaldi, è affidato il compito di inquadrare il tema e il panorama normativo. A rappresentare i settori della logistica e dei trasporti sono: 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, è introdotto dagli interventi di saluto dei rispettivi capi ufficio, Carlo Corazza e Antonio Parenti. [leggi tutto riduci.](#)



Punto d' informazione turisti nel porto di Civitavecchia

CIVITAVECCHIA Un punto di informazione turistica della Regione Lazio all'interno del **porto**: questo il senso della visita dell'assessore al Turismo e Pari Opportunità, Giovanna Pugliese. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo l'ha accolta presso la sede di Molo Vespucci insieme al neo direttore marittimo del Lazio e comandante del **porto** di **Civitavecchia**, Francesco Tomas. All'incontro ha partecipato anche il consigliere regionale del territorio, Gino De Paolis che, nel dicembre scorso ha fatto approvare in Consiglio regionale l'ordine del giorno con il quale la giunta si impegna ad insediare, nel **porto** di **Civitavecchia**, un punto di informazione per la promozione turistica e delle bellezze laziali. Interessanti gli spunti emersi finalizzati ad una fattiva collaborazione che miri allo sviluppo del turismo e alla promozione delle patrimonio storico-artistico e archeologico nonché naturalistico della regione. Il **porto** di **Civitavecchia** è un vero e proprio museo a cielo aperto, un tesoro unico al mondo che vanta alcuni gioielli di incommensurabile valore dal punto di vista archeologico, storico ed artistico. In questo particolare momento, la visita dell'assessore Pugliese assume un significato fondamentale. Dobbiamo ripartire, in stretta sinergia con le istituzioni e, insieme, promuovere le innumerevoli bellezze regionali che possediamo. In attesa che il traffico crocieristico riprenda dobbiamo porre le basi per un concreto rilancio del settore turistico. E l'interesse manifestato dall'assessora Pugliese di insediare, a breve, dei punti di informazione turistica all'interno del nostro scalo non può che essere accolto con entusiasmo e rinnovato ottimismo. Per questo ringrazio l'assessore, con la quale abbiamo in programma di rivederci quanto prima per proseguire nel percorso che, già a partire da oggi, abbiamo avviato, sottolinea di Majo. L'AdSP, da sempre attenta al pregevole ed unico patrimonio turistico, naturalistico ed architettonico del nostro territorio e, soprattutto, alle opportunità che esso può offrire in termini di sviluppo tecnologico, di lavoro, di turismo, d'innovazione e di crescita economica, continuerà a fornire il proprio contributo ed il proprio impegno per la valorizzazione del patrimonio culturale del Lazio, precisa il presidente dell'Authority. Il **Porto** di **Civitavecchia** è il **Porto** di Roma, del Lazio e d'Italia, dichiara Giovanna Pugliese assessore Regionale al Turismo e alle Pari Opportunità. Il nostro Paese è bene ricordarlo rappresenta la prima destinazione europea per il settore crocieristico e **Civitavecchia** è il nostro fiore all'occhiello. Contiamo di tornare presto ai numeri pre-Covid quando in questo straordinario hub portuale transitavano non meno di 2 milioni di passeggeri l'anno e, nel solo 2019, si sono superati i 2,6 milioni di turisti. Con la visita di oggi ho voluto ribadire la volontà mia e di tutta la Giunta del presidente Zingaretti conclude Giovanna Pugliese di realizzare quanto prima nel **Porto** di **Civitavecchia** un punto di informazione per la promozione turistica e delle bellezze del Lazio. Per far conoscere ai tanti turisti italiani e stranieri che approdano sul litorale laziale, l'arte, la bellezza e la cultura a un passo da loro. Città d'arte, borghi, cammini, laghi, riserve naturali. Una regione, la nostra, in grado di sorprendere sempre. Al termine dell'incontro, il presidente di Majo ha accompagnato l'assessore al nuovo terminal crociere Amerigo Vespucci e al **porto** storico con la visita all'interno del Forte Michelangelo.



Aliscafi, caos mascherine agenti in borghese a bordo

In pochi indossano le protezioni durante il viaggio arriva la stretta del Demanio marittimo: più controlli Cascone (Commissione Trasporti Regione) ammette «Con i mezzi in movimento difficile sanzionare i furbi»

IL CASO Antonino Pane La grande ressa. Aliscafi e traghetti nel mirino di quanti sono giustamente preoccupati del mancato rispetto delle procedure e, soprattutto, dell' utilizzo dei sistemi di protezione individuali, gel, mascherine, distanze e così via. Una situazione esplosa domenica pomeriggio sui collegamenti Ischia/Pozzuoli ma che ha avuto repliche, più o meno vistose, su tutte le altre rotte del Golfo. I più preoccupati i medici che si trovavano a bordo, consapevoli dei rischi, ma anche tanti passeggeri rispettosi delle regole. LA LINEA DURA L' ammiraglio Pietro Vella, direttore marittimo della Campania, è il più convinto che non si può e non si deve tollerare nessuna violazione. Per questo ha immediatamente convocato una riunione, che si è tenuta ieri mattina, con i rappresentanti delle compagnie di navigazione per ribadire che a bordo deve essere applicata la massima severità nel rispetto dei dispositivi sanitari di sicurezza. «Il comandante può e deve richiamare - ha detto Vella - non dimenticando il fatto che è un pubblico ufficiale. Il codice della navigazione è preciso, i passeggeri possono essere anche denunciati». Lo stesso ammiraglio è andato anche oltre, È trapelata, infatti, la precisa

indicazione ai suoi ufficiali di imbarcare personale in borghese per verificare proprio il rispetto delle norme e delle procedure seguite. Niente liberi tutti, dunque. Anche se si resta nell' ambito di indicazioni, consigli o richiami. Il nodo è proprio questo, non ci sono norme o strumenti per obbligare i passeggeri di un mezzo di trasporto pubblico ad utilizzare la mascherina. E, quando si viaggia via mare, questi consigli sono ancora più labili perché, una volta chiusi i portelloni, non esistono misure coercitive di sorta che possono obbligare al rispetto di quei consigli. Certo, il potere del comandante a bordo è assoluto, ma finisce nel momento in cui ha segnalato all' Autorità marittima la presenza di persone indisciplinate. Poi, una volta aperto il portellone di una nave su cui viaggiano 500/600 persone, è praticamente inimmaginabile rintracciare coloro che non hanno rispettato comportamenti coerenti con le indicazioni di bordo. GLI AVVISI Vengono diffusi attraverso i video proiettati a bordo e suggeriti dal personale. Sono in linea con l' ordinanza del presidente della giunta regionale numero 40 del 30 aprile 2020. Il passaggio fondamentale è questo: «Resta inteso che tutte le aziende di trasporto, e conseguentemente il loro personale, sono manlevate da ogni responsabilità (di qualsiasi natura) circa l' insorgere di eventuali casi in cui: 1) non sia rispettato il distanziamento sociale a bordo e/o presso gli impianti; 2) gli utenti non usino i Dpi previsti dalla normativa e le ordinanze vigenti; 3) non si possano evitare eventuali assembramenti; 4) non sia possibile garantire una ridotta capacità di trasporto». «Sono disposizioni obbligate - sottolinea Luca Cascone, presidente della commissione trasporti del Consiglio regionale - perché nessun autista di bus, o capotreno, o comandante avrebbe mai accettato di svolgere un servizio assumendosi in prima persona una responsabilità diretta. Quando i mezzi sono in movimento non esistono interventi sanzionatori veri e propri. Come si fa ad immaginare un autista di un bus che si ferma per far scendere un passeggero senza mascherina. O, peggio, immaginare che da un traghetto si collochi su una scialuppa chi non rispetta l' uso dei dispositivi individuali di sicurezza». Nella stessa ordinanza c' è anche un capitolo specifico per i servizi marittimi. «Nelle aree portuali, per favorire la corretta



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

ed ordinata distribuzione degli utenti in tutti gli spazi comuni sono necessari interventi organizzativi e gestionali secondo modalità da determinarsi di comune accordo tra vettori e gestori delle aree medesime. Le operazioni di imbarco e sbarco devono prevedere percorsi dedicati con implementazione di idonea segnaletica per disciplinare il flusso passeggeri e garantire il distanziamento fisico. È raccomandabile, altresì, l'utilizzazione di termo-scanner per i passeggeri sia in partenza che in arrivo. Fermo restando il distanziamento sociale, per quanto possibile vanno evitati i contatti tra il personale di bordo e di terra. Sui traghetti e sugli aliscafi deve essere garantita una distanza adeguata tra le persone nel corso della navigazione. Le aziende favoriranno, ove possibile, lo scambio documentale tra gli aliscafi/traghetti e gli impianti di terra con modalità tali da ridurre il contatto tra il personale di bordo e quello terrestre, privilegiando per quanto possibile lo scambio di documentazione con sistemi informatici». Raccomandazioni sacrosante che, spesso, si infrangono contro gli spazi a disposizione e le stazze delle navi. Al Beverello l'area cantiere delimita l'area riservata allo sbarco e all'imbarco. I pontili o le banchine di Ischia soffrono degli stessi problemi così come lo strettissimo molo del porto di Capri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Non solo disagi e resse è complicato persino ottenere una fattura»

Maria Pirro

Non solo caos sulle misure anti-Covid agli imbarchi per le isole del golfo: Camilla Bove, assistente di galleria di Federica Sheehan, direttrice della londinese Thomas Dane, segnala altri disagi: «Registrati giovedì 2 luglio, quando mi è stato chiesto di acquistare dei biglietti per Capri dai miei titolari». Non dovrebbe essere una operazione così complicata: basta un clic. «Difatti, ho consultato Capri.net e traghettielines ma tramite questi siti web non mi è risultato possibile ottenere la fattura: per questo, mi sono rivolta direttamente alle compagnie degli aliscafi. Sempre online». **Caso risolto?** «Ho fissato per le 9.10, dal molo Beverello, l'imbarco con la Snav: ma, anche sul sito della compagnia, non sono riuscita inserire direttamente i dati di fatturazione. Ho dunque contattato il numero verde, e mi è stato indicato come procedere». Come? «Ho acquistato i biglietti online e poi ricontattato il centralino, sempre tramite il numero verde, comunicando i dati di fatturazione. Gli stessi operatori mi hanno iscritto a un portale e spiegato che, in futuro, la stessa piattaforma mi consentirà di comperare i biglietti e avere, nel contempo, la fattura tramite posta elettronica. Nel giro di pochi secondi, ho inoltre ricevuto via mail e nella pec indicata la ricevuta appena richiesta, più un riepilogo sulle informazioni di viaggio e sulle modalità per ritirare i ticket alla biglietteria del porto di Napoli». **Soddisfatta?** «Anche se il meccanismo è un po' complicato, devo dire che il servizio è efficiente e che, nelle prossime occasioni, sarà molto più semplice e immediato provvedere. Il tutto, senza costi aggiuntivi di prenotazione o altro. Posso ritenermi soddisfatta». **Ha applicato la stessa procedura per il ritorno?** «Magari... Ho preso i posti a sedere alle 17.35, con partenza da Capri e arrivo al Molo Beverello, stesso giorno. Ma con un'altra compagnia». Quale? «La Nlg, acronimo che sta a indicare Navigazione Libera del Golfo. Purtroppo, anche in questo caso sul sito internet della compagnia, non è risultato immediato come fare per ottenere la fattura». **Altra telefonata per sbloccare la situazione?** «In questo caso, al numero della biglietteria: mi ha risposto una voce femminile». **Risposta al quesito?** «L'operatrice mi ha detto che è impossibile richiedere la fattura tramite l'acquisto online: occorre necessariamente andare in biglietteria». A giudicare dalla sua caparbietà, non si è arresa ed è andata sul posto.



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

«Il giorno dopo sono andata alla biglietteria Nlg per acquistare il biglietto di ritorno da Capri a Napoli, quello delle 17.35. L' addetta mi ha spiegato, però, che non era possibile senza acquistare a Napoli solo il biglietto ritorno da Capri». **Com' è andata a finire?** «Ho ripetuto quanto mi era stato riferito, invece, dall' operatrice del numero verde e ho mostrato il ticket già acquistato con la Snav per la traversata. Dopo aver insistito per una decina di minuti, ho ottenuto il biglietto di ritorno, pagando una maggiorazione di un euro per la prenotazione». Ma ha avuto anche la fattura agognata... «Dopo una prima ricevuta senza i dati, hanno ristampato il ticket con la fattura, sì». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informazioni Marittime

Napoli

253 milioni di lavori in corso nei porti di Napoli e Salerno

Dragaggi in entrambi i porti, una nuova stazione del Beverello a Napoli e "Porta Ovest" a Salerno. Il punto con Spirito: "Lavori rallentati dai nuovi protocolli, speriamo di riprendere il ritmo ordinario"

PAOLO BOSSO

di Paolo Bosso Restauri, dragaggi, pontili, tunnel autostradali, una nuova scogliera, e poi di nuovo dragaggi. Sono dieci in tutto i principali lavori in corso nei porti di **Napoli** e Salerno, per un valore complessivo di 253,3 milioni di euro. Li riassume efficacemente l'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centrale, in una pagina dedicata del sito. Il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito, spiega che «in linea generale, il lockdown e l'applicazione del protocollo di sicurezza sui cantieri hanno in tutta Italia rispettivamente prima bloccato per due mesi le attività e poi rallentato il programma di esecuzione dei lavori. È auspicabile che si possa riprendere il ritmo ordinario, pur in presenza delle necessarie misure di sicurezza». Per quanto riguarda la riqualificazione del molo Beverello, i cui lavori sono iniziati a novembre 2019, Spirito spiega che «è entrata in funzione ormai da diversi mesi la biglietteria provvisoria ed è stata varata l'organizzazione che prevede ai varchi la presenza di quattro gate, affidati alla gestione di ciascuna delle compagnie presenti. Intanto sono in corso i lavori di demolizione della vecchia struttura».

Napoli Cinque lavori in corso per ciascun **porto**. A **Napoli** il valore complessivo è di 91,2 milioni. Il grosso dei finanziamenti se li prende i dragaggi con deposito in cassa di colmata a Levante (45,6 milioni), seguito da: riqualificazione del molo Beverello tramite connessione urbana e realizzazione di una nuova stazione marittima (17,9 milioni); consolidamento del molo Cesario Console nella darsena Bacini (15,9 milioni); allestimento di un cantiere di restauro alla Immacolatella Vecchia (6 milioni); depuratore MBR per la rete fognaria (5,8 milioni) Salerno La maggior parte dei fondi vanno a "Porta Ovest", il collegamento stradale diretto **porto**-autostrada per i mezzi pesanti (115,9 milioni), seguito da: dragaggio delle darsene e passo marittimo di accesso (38,1 milioni); nuovo impianto separato idrico e antincendio (6,4 milioni); pennello frangiflutti nel bacino Masuccio Salernitano (870 mila); nuova scogliera a protezione dell'area di Santa Teresa (1,8 milioni). Per quanto riguarda i contratti stipulati, le gare in corso, le rescissioni, le attività propedeutiche, le progettazioni esecutive e le validazioni, rimandiamo alle tabelle complete per **Napoli** e Salerno riassunte sul sito dell'Adsp.



Anteprima 24

Salerno

AdSP, opere pubbliche per 194 milioni a Salerno: l'elenco

Tempo di lettura: 2 minuti Salerno - Lavori in corso per 163 milioni, altri in procinto di partire per un valore di 31 milioni: in totale l' **Autorità di Sistema**

Portuale del Mar Tirreno Centrale sta investendo su Salerno oltre 194 milioni

di euro. Il dettaglio è in una tabella pubblicata con il magazine-house organ. I

lavori in corso riguardano Porta Ovest, laddove lo schema fa esplicito

riferimento alla costruzione della rampa di collegamento tra l' autostrada

(uscita tunnel) e le gallerie in località Cernicchiari (foto); all' escavo nel porto

commerciale; alla messa in sicurezza del 'Masuccio Salernitano'; alla

scogliera frangiflutti di Santa Teresa. Il lavoro da avviare, per portata

economica più importante, riguarda la risagomatura dell' imboccatura del

porto commerciale, con allungamento del molo di sovraflutto e

indietreggiamento di quello di sottoflutto: importo da 23 milioni. Il dettaglio

LAVORI IN CORSO Salerno Porta Ovest I stralcio: realizzazione di un nuovo

ramo di uscita autostradale, sistemazione dello svincolo autostradale zona

Cernicchiara, realizzazione di un nuovo collegamento (in galleria) tra

autostrada e porto Salerno Porta Ovest I stralcio lotto 2 - importo

115.917.428,54. Lavori di escavo (dragaggio) dei fondali delle darsene, bacino di evoluzione e passo marittimo di

accesso del porto commerciale di Salerno - 38.100.000,00. Realizzazione di un impianto idrico, idropotabile ed

antincendio.gli impianti idropotabile e antincendio sono costituiti da due reti distinte entrambe magliate asserventi tutto

il compendio del porto compreso il molo Manfredi - 6.400.000,00. Modifica dell' imboccatura mediante la

realizzazione di un pennello frangiflutti all' interno del bacino Masuccio salernitano - 870.000,00. Realizzazione di una

scogliera di protezione dello specchio acqueo di Santa Teresa - 1.830.000,00. LAVORI E SERVIZI DA AVVIARE

Prolungamento del molo sovraflutto e resecazione del tratto finale del molo di sottoflutto - 23.000.000,00 -

Infrastrutture di security - 4.518.360,00 Molo trapezio, cigli banchina, e molo ponente, radice: ripristino della

pavimentazione bituminosa - 2.765.000,00 - In corso Validazione della progettazione esecutiva. Realizzazione

briccola n. 5 e riparazione briccola n.2 - 765.000,00 - In corso procedura di gara.



Tempo di lettura: 2 minuti
Salerno - Lavori in corso per 163 milioni, altri in procinto di partire per un valore di 31 milioni: in totale l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** sta investendo su Salerno oltre 194 milioni di euro. Il dettaglio è in una tabella pubblicata con il magazine-house organ. I lavori in corso riguardano Porta Ovest, laddove lo schema fa esplicito riferimento alla costruzione della rampa di collegamento tra l'autostrada (uscita tunnel) e le gallerie in località Cernicchiari (foto); all'escavo nel porto commerciale; alla messa in sicurezza del 'Masuccio Salernitano'; alla scogliera frangiflutti di Santa Teresa. Il lavoro da avviare, per portata economica più importante, riguarda la risagomatura dell'imboccatura del porto commerciale, con allungamento del molo di sovraflutto e indietreggiamento di quello di sottoflutto: importo da 23 milioni.

Il dettaglio

LAVORI IN CORSO

Salerno Porta Ovest I stralcio: realizzazione di un nuovo ramo di uscita autostradale.

Covid, torna in calo il numero dei nuovi positivi in

Porto, sequestrate 14 tonnellate di rifiuti elettronici pericolosi

Su un camion in arrivo dalla Norvegia e diretto a Durazzo. Conducente denunciato

Non c'è solo un problema di carattere strettamente di natura penale. In questo caso a rilevare particolarmente sono anche questioni che attengono ai danni economici recati alle imprese che, in tema di gestione dei rifiuti, operano nella legalità e che subiscono un danno, invece, da chi non rispetta le stringenti norme in una materia che più complicata non si può e che comporta anche costi molto significativi. Militari della Guardia di finanza del II Gruppo **Bari**, unitamente ai funzionari della locale Agenzia delle Dogane, quotidianamente impegnati nei controlli a contrasto dei traffici illeciti nel **porto** cittadino, crocevia strategico, hanno sequestrato un ingente carico di rifiuti, costituiti da elettrodomestici e vari apparecchi nonché componenti di elettronica. Una persona ritenuta il responsabile del trasporto illecito è stata denunciata alla Procura della Repubblica. Nel corso degli ordinari controlli sulle merci destinate all'esportazione dal territorio nazionale, è stato intercettato e sottoposto ad attenta ispezione un rilevante carico, composto da elettrodomestici usati di ogni tipo e dimensione (lavatrici, lavastoviglie, forni, televisori, ecc.) e, anch'esse usate, diverse apparecchiature e componenti di elettronica (dai droni alle cuffie), per oltre 14 tonnellate di peso, il tutto ammassato alla rinfusa all'interno di un rimorchio. Dagli accertamenti è emerso come la «merce», prove niente dalla Norvegia, era trasportata su un autocarro con targa macedone, in transito nel **Porto** di **Bari** ed in procinto di imbarcarsi verso quello di Durazzo in Albania. Il carico è stato analizzato e successivamente sottoposto ad accurato controllo attraverso lo scanner. Dagli accertamenti successivi e più approfonditi effettuati, è emerso come la natura del materiale era certamente quella di «rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche» e non già come dalla documentazione risultava solo sulla carta, apparecchi riutilizzabili, come dichiarato. E questo anche in ragione delle modalità di trasporto che non garantivano affatto al consumatore l'integrità della merce. Per non parlare della totale assenza della documentazione obbligatoria, per certificare un'efficiente riutilizzabilità degli elettrodomestici. Al termine dell'attività operativa, è di conseguenza scattato immediatamente il sequestro penale dell'intero carico e del rimorchio utilizzato. Il conducente del mezzo è stato denunciato all'Autorità giudiziaria per le ipotesi di gestione e traffico illecito di rifiuti. Il ricorso allo smaltimento illecito di beni inutilizzabili, oltre a costituire reato, rappresenta, di fatto, una frequente pratica di concorrenza sleale, a danno delle imprese che operano nella legalità.



È STATA POSIZIONATA SULLA TESTA DEL PONTILE PIÙ A NORD DEL CIRCOLO DELLA VELA

La pattumiera del mare che ingoia la plastica

Una pattumiera del mare che ingoia le microplastiche in azione nello specchio d'acqua del **porto** vecchio. Alla presentazione del Seabin, lo strumento installato qualche giorno fa, in grado di sottrarre al mare plastica, microplastica, idrocarburi e microfibre, hanno partecipato il sindaco Antonio Decaro e l'assessore all'Ambiente Pietro Petruzzelli. L'operazione è stata voluta e in parte finanziata dal Rotaract Bari e dal Rotary Club Bari, oltre che dal Circolo della Vela che ne ha assunto la manutenzione. Sono intervenuti Simonetta Lorusso, presidente del Circolo della Vela, Vincenzo Sassanelli, vicepresidente nautico del Circolo, Gigi Bergamasco, direttore nautico del Circolo, Titta De Tommasi, vicepresidente affari generali del Circolo, Marianna Carrozzini, presidente Rotaract Bari e Michele Vinci, presidente Rotary Club Bari. «È importante essere qui per presentare un dispositivo che può contribuire alla soluzione di un problema drammatico qual è l'inquinamento del nostro mare - dice Decaro -. Ma, pur apprezzando lo sforzo e l'impegno degli amici del Rotary club e del Circolo della Vela, non riesco a gioire di questo intervento perché dimostra una volta di più la necessità di proteggere il mare

da noi uomini, dalla nostra incuria e dallo sfregio che costantemente arrechiamo alle bellezze che ci circondano e che troppo spesso diamo per scontate. I dati ci dicono che ogni anno dai 4 ai 12 milioni di tonnellate di plastica finiscono nei mari di tutto il mondo, causando l'80% dell'inquinamento marino. Possiamo definire questa situazione un cancro, un cancro del mare che dall'interno ne consuma la forza vitale, uccidendo flora e fauna. Ed esattamente come per il cancro, quello su cui dobbiamo insistere è la prevenzione, aumentando i controlli lungo i litorali ma anche a bordo delle navi, elevando sanzioni pesanti e continuando a sensibilizzare i cittadini sull'urgenza di un cambio radicale dei nostri comportamenti». Il sindaco continua: «Anche se sembra una distesa d'acqua infinita, il mare non ce la può fare da solo: ha bisogno di macchinari come questo, ma ha soprattutto bisogno di noi, di una nuova cultura ambientale. Certamente non ha bisogno di chi lascia la cicca di sigaretta o la busta di plastica sulla spiaggia oppure di chi gioca a lanciare più lontano la bottiglia vuota in mare. Intanto con l'assessorato all'Ambiente stiamo procedendo all'acquisto di altri due mezzi simili a questo per impiegarli in altre zone della città, a partire dai porticcioli minori dove è più che mai necessario raccogliere la plastica ma anche i residui degli idrocarburi dalle spiagge». L'assessore Petruzzelli ringrazia il Circolo della Vela: «Questo sodalizio da sempre vuole bene al nostro mare. L'installazione del Sea bin è una importante manifestazione di sensibilità ambientale. Chi ama il mare lo difende e lo protegge, e questo dispositivo raccoglie non solo i rifiuti, dalla plastica alle cicche di sigarette, ma persino gli idrocarburi, che vengono eliminati attraverso un filtro speciale». Efficace in particolar modo nelle aree come i porti, dove si accumulano grandi quantità di rifiuti, il primo Seabin barese è stato posizionato sulla testa del pontile più a nord del Circolo della Vela. Quello del capoluogo pugliese è solo l'ultimo di centinaia di cestini installati in tutto il mondo per ripulire gli oceani dalle (micro) plastiche e che sono in grado di catturare più di 500 kg ogni anno.



Rifiuti:pattumiera del mare installata in porto vecchio Bari

(ANSA) - **BARI**, 07 LUG - Una pattumiera del mare capace di raccogliere plastica, microplastica, idrocarburi di scarico delle barche e ogni rifiuto galleggiante, è operativa nel **porto** vecchio di **Bari**. Il Seabin, questo il nome del raccoglitore di rifiuti marini, primo ad essere installato in uno specchio d'acqua del capoluogo pugliese, è stato finanziato da Rotaract **Bari**, Rotary Club **Bari** e Circolo della Vela, che ne gestirà anche la manutenzione. Presto, ha detto il sindaco Antonio Decaro dopo un sopralluogo all'impianto, il Comune ne installerà in via sperimentale altri due a Torre a Mare e Santo Spirito. Si tratta di un cestino posizionato su una pedana galleggiante con al di sotto una pompa aspirante in grado di catturare circa 1,5 chili al giorno di rifiuti, bottiglie, cicche di sigarette e anche microplastiche di 2 millimetri di diametro e microfibre da 0,3 millimetri che vengono scambiate per plancton dai pesci i quali così se ne nutrono. Filtra circa 25 mila litri d'acqua al giorno e quotidianamente viene svuotato. "Purtroppo l'80% dell'inquinamento marino è causato dalla plastica, come un cancro che ammazza flora e fauna dei nostri mari - ha detto il sindaco Decaro - . Oggi adottiamo questa cura ma sarebbe importante fare prevenzione, evitando di lanciare in mare bottiglie in plastica e di lasciare buste sulla battigia. Il mare da solo non ce la fa, ha bisogno di noi". "E' una importante manifestazione di sensibilità ambientale, perché chi ama il mare lo protegge e lo difende anche dai rifiuti" ha detto l'assessore comunale all'ambiente Pietro Petruzzelli.(ANSA).



Una pattumiera marina per raccogliere i rifiuti gettati in acqua: il 'cestino' Seabin arriva nel Circolo della Vela di Bari

L'innovativo dispositivo è stato sperimentato in porti in Europa e Stati Uniti per poi essere lanciato sul mercato a fine 2017. E dal 2019 è stato aggiunto il filtro per la raccolta delle microfibre

Una vera e propria pattumiera marina per raccogliere i rifiuti in mare nello specchio d'acqua antistante il Circolo della Vela di Bari. Stamane è stato presentato 'Seabin', un cestino speciale installato sulla testa del pontile più a nord del Circolo barese. L'iniziativa è stata resa possibile anche grazie all'impegno dei giovani del Rotaract Club Bari. Creato dai surfisti australiani Pete Ceglinski e Andrew Turton, il dispositivo è stato sperimentato in porti in Europa e Stati Uniti per poi essere lanciato sul mercato a fine 2017. E dal 2019 è stato aggiunto il filtro per la raccolta delle microfibre. Può lavorare 24 ore su 24, sette giorni su sette, senza interruzioni arrivando a trattare 25mila litri di acqua al giorno grazie alle correnti e al vento che convogliano al suo interno la spazzatura galleggiante, promettendo di ripulire le nostre coste con piccoli semplici interventi di manutenzione di svuotamento e pulizia. Alla cerimonia è intervenuto il sindaco di Bari Antonio Decaro: "Essere qui oggi - spiega - è importante perché ancora una volta possiamo insieme tenere a battesimo una soluzione ad un problema annoso, quale è l'inquinamento del nostro mare. Ma io, pur apprezzando lo sforzo e l'impegno degli amici del Rotary club e del Circolo della Vela, non riesco a gioire di questo intervento perché questo impianto oggi dimostra la necessità di proteggere il nostro mare dagli uomini, dalla nostra incuria e dalla spregio che ormai facciamo delle bellezze che ci circondano e che troppo spesso diamo per scontate". Per Titta De Tommasi, vice presidente Affari generali del Circolo della Vela "la pulizia del mare è un tema su cui come Circolo lavoriamo da anni. L'installazione del Seabin ne è solo l'ultimo passo. Ci sono già i primi risultati e con la manutenzione quotidiana verificheremo l'efficacia nel lungo periodo. Il tutto sempre con la consapevolezza che la vera soluzione vera del problema risiede nel dragaggio del **porto** vecchio che abbiamo richiesto insieme ad altre 21 realtà cittadine già da tempo per tutelare uno dei punti più rilevanti della città sotto il profilo storico e sociale. Un tema, quello del dragaggio per cui la presidente Simonetta Lorusso si sta spendendo in prima persona".

BARI TODAY Attualità

Una pattumiera marina per raccogliere i rifiuti gettati in acqua: il 'cestino' Seabin arriva nel Circolo della Vela di Bari

L'innovativo dispositivo è stato sperimentato in porti in Europa e Stati Uniti per poi essere lanciato sul mercato a fine 2017. E dal 2019 è stato aggiunto il filtro per la raccolta delle microfibre

6 **Attualità**
di **Valeria Costa**

Una vera e propria pattumiera marina per raccogliere i rifiuti in mare nello specchio d'acqua antistante il Circolo della Vela di Bari. Stamane è stato presentato 'Seabin', un cestino speciale installato sulla testa del pontile più a nord del Circolo barese. L'iniziativa è stata resa possibile anche grazie all'impegno dei giovani del Rotaract Club Bari. Creato dai surfisti australiani Pete Ceglinski e Andrew Turton, il dispositivo è stato sperimentato in porti in Europa e Stati Uniti per poi essere lanciato sul mercato a fine 2017. E dal 2019 è stato aggiunto il filtro per la raccolta delle microfibre. Può lavorare 24 ore su 24, sette giorni su sette, senza interruzioni arrivando a trattare 25mila litri di acqua al giorno grazie alle correnti e al vento che convogliano al suo interno la spazzatura galleggiante, promettendo di ripulire le nostre coste con piccoli semplici interventi di manutenzione di svuotamento e pulizia.

Ala cronicista è intervenuto il sindaco di Bari Antonio Decaro: "Essere qui oggi - spiega - è importante perché ancora una volta possiamo insieme tenere a battesimo una soluzione ad un problema annoso, quale è l'inquinamento del nostro mare. Ma io, pur apprezzando lo sforzo e l'impegno degli amici del Rotary club e del Circolo della Vela, non riesco a gioire di questo intervento perché questo impianto oggi dimostra la necessità di proteggere il nostro mare dagli uomini, dalla nostra incuria e dalla spregio che ormai facciamo delle bellezze che ci circondano e che troppo spesso diamo per scontate".

Per Titta De Tommasi, vice presidente Affari generali del Circolo della Vela "la pulizia del mare è un tema su cui come Circolo lavoriamo da anni. L'installazione del Seabin ne è solo l'ultimo passo. Ci sono già i primi risultati e con la manutenzione quotidiana verificheremo l'efficacia nel lungo periodo. Il tutto sempre con la consapevolezza che la vera soluzione vera del problema risiede nel dragaggio del porto vecchio che abbiamo richiesto insieme ad altre 21 realtà cittadine già da tempo per tutelare uno dei punti più rilevanti della città sotto il profilo storico e sociale. Un tema, quello del dragaggio per cui la presidente Simonetta Lorusso si sta spendendo in prima persona".

I più letti di oggi

- 1 In Puglia i terremotati delle pendine a scogli, verso l'Alba Adriatica? Nel mare c'è chi non può
- 2 C'è il rischio maremoto. Quante "tre ore di attesa" per essere salvati? Più ancora una domanda che una risposta
- 3 Rapporto allarmante della vita in Puglia: 100 mila persone in più sono a rischio di povertà
- 4 Da Puglia il mare non è solo per chi ama il mare. Ma per chi ama il mare, il mare è solo una delle tante bellezze che ci circondano e che troppo spesso diamo per scontate

PORTO Per gli interventi necessari

Richiesta di accesso agli atti dalla senatrice Abate

UNA richiesta di accesso agli atti al Comune di Corigliano-Rossano per ottenere quei documenti mancanti alla Capitaneria di Porto affinché la relativa Commissione delimitatrice possa concludere le operazioni di delimitazione e di incameramento da parte del Demanio delle aree del Porto di Corigliano-Rossano, è stata presentata dalla senatrice del Movimento 5 Stelle Rosa Silvana Abate. «Alcuni documenti - spiega la senatrice Abate erano stati acquisiti ma molti ancora mancano. Un fascicolo attualmente incompleto che, se dovesse rimanere in questo stato, non permetterebbe all'Autorità Portuale di Gioia Tauro, competente sullo scalo di Schiavonea, e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di non poter programmare una serie di interventi fondamentali per lo sviluppo del porto e di tutta l'area della Sibaritide, dell'Alto e del Basso Jonio. Il lavoro della Capitaneria di Porto è teso - specifica la senatrice pentastellata - al completamento sia della procedura di delimitazione della struttura sita in località Schiavonea, sia della procedura di incameramento dei manufatti insistenti nel medesimo sorgitore costruiti dalla Lega Navale Italiana. La stessa Capitaneria di Corigliano Calabro ha più volte sollecitato sia il Comune di Corigliano-Rossano sia la sezione locale della Lega Navale a trasmettere i documenti utili al completamento delle suddette procedure ma ancora la situazione resta bloccata. L'ultimo incontro si era svolto nel giugno del 2019 dove l'Autorità Portuale aveva indicato un professionista abilitato alla redazione della documentazione tecnica necessaria alla stesura del verbale definitivo di delimitazione. Una situazione simile riguarda la contestuale procedura dell'incameramento al Demanio Pubblico dello Stato - ramo Marina Mercantile - delle opere realizzate dalla Lega Navale Italiana - Sezione di Corigliano Calabro. Nelle scorse settimane - evidenzia la senatrice - avevo scritto anche alla Lega Navale ausonica affinché facesse la sua parte ma anche in questo caso la documentazione non è arrivata. Per cercare di sopperire a questa assenza, nella documentazione richiesta al Comune di Corigliano-Rossano vi era anche una corposa documentazione tecnica utile a incamerare anche i manufatti realizzati dalla Lega Navale Italiana nell'area del Porto. Non si tratta di una mera richiesta di documentazione: senza questi elaborati le due suddette procedure restano ferme e con esse si blocca lo sviluppo e il rilancio sia della struttura sulla quale si basa e si potrebbe basare una parte dell'economia locale futura e l'impatto che questa potrebbe avere sia su scala regionale che nazionale. Passato il periodo di trenta giorni dalla data dell'accesso agli atti, ove non dovesse pervenire la relativa documentazione, farò richiesta - preannuncia la senatrice Abate - di intervento nelle sedi competenti perché la situazione diventi ogni giorno più insostenibile». giu.sa.



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Abate (M5S): "Accesso agli atti al Comune di Corigliano-Rossano per ottenere documenti sul Porto"

"Ho presentato in questi giorni una richiesta di accesso agli atti al Comune di Corigliano-Rossano con la speranza di ottenere quei documenti mancanti alla Capitaneria di Porto affinché la relativa Commissione delimitatrice possa concludere le operazioni di delimitazione e di incameramento da parte del Demanio delle aree del Porto di Corigliano-Rossano. Alcuni documenti erano stati acquisiti ma molti ancora mancano. Un fascicolo attualmente incompleto che, se dovesse rimanere in questo stato, non permetterebbe all' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, competente sullo scalo di Schiavonea, e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di non poter programmare una serie di interventi fondamentali per lo sviluppo del porto e di tutta l' area della Sibaritide, dell' Alto e del Basso Jonio. Il lavoro della Capitaneria di porto è teso al completamento sia della procedura di delimitazione della struttura sita in località Schiavonea, sia della procedura di incameramento dei manufatti insistenti nel medesimo sorgitore costruiti dalla Lega Navale Italiana. La stessa Capitaneria di Corigliano Calabro ha più volte sollecitato sia il Comune di Corigliano-Rossano sia la sezione locale della Lega Navale a trasmettere i

documenti utili al completamento delle suddette procedure ma ancora la situazione resta bloccata. L' ultimo incontro si era svolto nel giugno del 2019 dove l' **Autorità Portuale** aveva indicato un professionista abilitato alla redazione della documentazione tecnica necessaria alla stesura del verbale definitivo di delimitazione. Una situazione simile riguarda la contestuale procedura dell' incameramento al Demanio Pubblico dello Stato - ramo Marina Mercantile - delle opere realizzate dalla Lega Navale Italiana - Sezione di Corigliano Calabro. Nelle scorse settimane avevo scritto anche alla Lega Navale ausonica affinché facesse la sua parte ma anche in questo caso la documentazione non è arrivata. Per cercare di sopperire a questa assenza, nella documentazione richiesta al Comune di Corigliano-Rossano vi era anche una corposa documentazione tecnica utile a incamerare anche i manufatti realizzati dalla Lega Navale Italiana nell' area del Porto. Non si tratta di una mera richiesta di documentazione: senza questi elaborati le due suddette procedure restano ferme e con esse si blocca lo sviluppo e il rilancio sia della struttura sulla quale si basa e si potrebbe basare una parte dell' economia locale futura e l' impatto che questa potrebbe avere sia su scala regionale che nazionale. Passato il periodo di trenta giorni dalla data dell' accesso agli atti, ove non dovesse pervenire la relativa documentazione, farò richiesta di intervento nelle sedi competenti perché la situazione diventi ogni giorno più insostenibile". Lo afferma Rosa Silvana Abate (M5S Senato e Commissione "Agricoltura" e "Questioni Regionali").



DL Semplificazioni: nomina presidenti di AdSP, la "manina nera" ha colpito ancora / Il caso

VITO DE CEGLIA

La "manina nera" ha colpito ancora. Il testo definitivo del Decreto Semplificazioni, finito questa mattina sul tavolo del Consiglio dei Ministri (Cdm), mantiene intatta la modifica dell' art. 8 della legge 84/94 : per intenderci, quella che riguarda la nomina dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Il caso è stato sollevato nei giorni scorsi da ShipMag che ha ravvisato in questa decisione una grave anomalia visto che la modifica, inserita in extremis all' interno dell' articolo 36 bis del DL, elimina di fatto il preventivo parere delle commissioni parlamentari di Camera e Senato nel processo di nomina dei presidenti delle AdSP . Il DL prevede infatti che basta la parola, una 'mera comunicazione', alle 'competenti commissioni parlamentari' per procedere alla nomina. ShipMag si è interrogato sull' utilità di questa modifica, denunciando che si trattasse di un chiaro tentativo di sottrarre alla politica e alle istituzioni la vigilanza sui porti. Un tentativo che doveva essere bloccato subito. Così non è stato. Peccato perché la nostra denuncia, paradossalmente, non è stata raccolta dall' opposizione bensì da esponenti di spicco della maggioranza di governo. 'E'

necessario ribadire che tutto il Partito Democratico si opporrà con fermezza a qualsiasi ipotesi di esclusione del Parlamento sulla corretta gestione delle Autorità portuali', ha dichiarato Davide Gariglio, capogruppo Pd in Commissione Trasporti di Montecitorio , a stretto giro dalla nostra denuncia. Anche Raffaella Paita , capogruppo di Italia Viva in Commissione Trasporti alla Camera , è intervenuta sulla vicenda: 'La norma del DL Semplificazioni che, rispetto alla nomina delle Asdp, prevede la mera comunicazione del governo e non più il parere preventivo delle Camere, rappresenta un grave vulnus del ruolo del Parlamento in un settore strategico della logistica e dell' economia italiana'. 'Per questo ho chiesto alla ministra De Micheli , che si è resa disponibile, di modificare questa norma restituendo alle commissioni parlamentari la funzione di controllo che a esse spetta. Ci auguriamo che il governo scelga il buon senso', ha concluso Paita . Purtroppo, a quanto pare, la ministra ha optato, di concerto con il governo, per il 'no sense'. Ma questo ormai ci sorprende poco visto che sono ormai 6 lunedì che De Micheli ha annunciato come imminente la nomina del presidente del porto di Gioia Tauro , ormai vacante da più di 4 anni. 'Ho il nome da febbraio', aveva detto. E ora il problema è il parere delle commissioni parlamentari? ShipMag ribadisce che quel passaggio, previsto dalla legge, dava forza ai presidenti: la loro nomina assumeva così una valenza nazionale. Speravamo che il Parlamento cancellasse questa disposizione e non si facesse umiliare con la 'mera comunicazione'. Ci siamo sbagliati, ma ci sono ancora margini per correggere il tiro in corsa. Speriamo che questa volta la ministra e il governo scelgano il buon senso!



DL Semplificazioni: nomina presidenti di AdSP, la "manina nera" ha colpito ancora / Il caso

17 LUGLIO 2020 - Vito De Ceglia



La "manina nera" ha colpito ancora. Il testo definitivo del Decreto Semplificazioni, finito questa mattina sul tavolo del Consiglio dei Ministri (Cdm), mantiene intatta la modifica dell' art. 8 della legge 84/94: per intenderci, quella che riguarda la nomina dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Il caso è stato sollevato nei giorni scorsi da ShipMag che ha ravvisato in questa decisione una grave anomalia visto che la modifica, inserita in extremis all' interno dell' articolo 36 bis del DL, elimina di fatto il preventivo parere delle commissioni parlamentari di Camera e Senato nel processo di nomina dei presidenti delle AdSP.

Il DL prevede infatti che basta la parola, una 'mera comunicazione', alle 'competenti commissioni

Iscriviti alla newsletter

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

[Vai avanti](#)

Tre anni decisivi per l' Authority

Le linee portanti della gestione Mega. Bando per il nuovo segretario generale

Lucio D' Amico Se il cuore dell' economia di una città di mare è il suo porto, non c' è stato colpo più letale, in questi mesi di pandemia, che quello assestato alle attività portuali, a partire dal crocerismo. Ma l' **Autorità** di **sistema** dello Stretto è pronta a ripartire, con idee chiare sul futuro e con l' obiettivo di far diventare sempre più realtà l' integrazione delle due aree divise da questo braccio di mare. Il presidente Mario Paolo Mega ha presentato nei giorni scorsi in Calabria il Piano operativo triennale 2020-2022 riguardante le prospettive e le potenzialità dei porti di Reggio e di Villa San Giovanni. Sul versante messinese si è alla fase dello studio e del ricevimento delle proposte da parte dei cittadini, di gruppi, associazioni, movimenti, interessati alle sorti della città e del suo porto. Nello stesso tempo, l' Authority attende di completare le proprie nuove strutture, con la nomina (da parte della Regione siciliana, che continua a tergiversare in modo inspiegabile sull' argomento) dell' ultimo componente del Comitato di gestione portuale e con l' avvio della procedura per la scelta del nuovo segretario generale. Le manifestazioni di interesse da parte dei soggetti titolari svolgere questo incarico dovranno pervenire entro il prossimo 28 luglio. Il primo vero obiettivo, dunque, dell' **Autorità** è coordinare le iniziative di tutti e quattro i porti che compongono il **sistema** dello Stretto. Finora è mancata la visione d' insieme, come sottolinea Mega: «La mancanza di una visione unitaria ha portato a scelte, come quella del nuovo porto a Tremestieri in costruzione, che rischiano di non essere risolutive, perchè adottate senza valutare gli effetti sulla operatività dei collegamenti». L' analisi parte proprio dalle "fragilità" di questi porti, dei territori di riferimento, "fragilità" che sono state aggravate, purtroppo, dagli effetti dell' emergenza Covid-19, che hanno amplificato ancor di più - lo ammette Mega - «le carenze infrastrutturali (mancavano gli spazi operativi per effettuare i controlli sanitari e amministrativi dei passeggeri in transito) e quelle organizzative (i lavoratori pendolari impegnati in servizi pubblici essenziali non hanno potuto trovare adeguati servizi di traghettamento, dovendo affrontare tempi di attesa molto elevati per il ridotto numero di collegamenti autorizzati). Oggi «il **sistema** portuale attuale non sembra assicurare pienamente le funzioni di continuità territoriale». Ma, nello stesso tempo, le potenzialità connesse alla posizione e al ruolo strategico dei porti dello Stretto, nella Rete euromediterranea, sono tali da autorizzare scenari assolutamente nuovi, forieri di speranze in un rilancio dell' economia dei porti e dei territori collegati. Si riparte con grande fiducia, dunque. Nel frattempo, si sta cercando di accelerare il più possibile sul fronte delle infrastrutture, per colmare le carenze e potenziare non solo moli e banchine, ma anche strade di accesso, riqualificando porzioni di città preziose, come lo sono per Messina il quartiere fieristico e la Zona falcata, con i tesori della Real Cittadella e degli altri beni monumentali, ambientali e paesaggistici. Nel Piano operativo triennale vi sono elencate le opere in corso di realizzazione, o che dovranno essere avviate e ultimate da qui al 2022. Ne citiamo alcune: le opere di restauro del Portale e dei due Padiglioni della Fiera (bisognerà sbloccare al più presto la situazione di stallo venutasi a determinare, con i lavori in avanzata fase); il nuovo Terminal crociere (la gara è in itinere, per oltre 6 milioni e mezzo di euro); l' altro progetto riguardante il quartiere fieristico e l' ex Teatro (siamo alla fase della contrattualizzazione, lavori per oltre 14 milioni); l' ampliamento del molo Norimberga (affidato l' incarico di progettazione, è un' opera dal valore di quasi 20 milioni), la rettifica del molo I Settembre (altri 8 milioni), l' adeguamento delle banchine Marconi, Peloro



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

e Rizzo (complessivamente 23 milioni), il nuovo porto di Tremestieri (64 milioni) e la nuova via Don Blasco (27 milioni). E poi la grande sfida, da affrontare in sinergia con gli altri enti e istituzioni della città, per riqualificare la Falce. «L' alleanza con i territori, l' infrastrutturazione sostenibile, la affidabilità istituzionale, l' eccellenza operativa e la rivoluzione digitale»: sono questi i cinque capisaldi indicati da Mega per i prossimi tre anni.

Terminal inadeguati e disagi

Salvatore Sarpilipari Attraverso una nota congiunta, sottoscritta da Federalberghi Isole Eolie, Confesercenti Messina, Comitato Eolie 20-30, Assoimprese Eolie e Comitato trasporti Eolie, viene richiesto di migliorare le condizioni di attesa e di imbarco nel porto di Milazzo. È stata trasmessa all'**Autorità** di **sistema** portuale, alla Capitaneria di porto di Milazzo, alle società di navigazione a ministero e Regione, ai quattro sindaci eoliani. «L'infrastruttura portuale - si legge - per quel che concerne le aree destinate ai passeggeri, presenta notevoli disagi e rischi dovuti ai limitati spazi destinati alle aree di bigliettazione, ristoro e attesa per l'imbarco. Sia il terminal aliscafi, che quello navi, risultano di dimensioni inadeguate. Il primo, seppur dotato di un'area bigliettazione con piccola zona di ristoro, nella parte destinata all'imbarco e all'attesa dei passeggeri è coperto da uno strato di materiale che non protegge opportunamente dal sole. Il secondo, privo di aree di ristoro, non dispone di sala di attesa. Tali difficoltà risultano ulteriormente esacerbate a seguito delle azioni preventive necessarie per il mantenimento del distanziamento. Per cui - viene ancora scritto - al fine di evitare ulteriori disagi e danni di immagine al nostro arcipelago, le associazioni chiedono di intervenire con urgenza». Le associazioni, infine, auspicano per il 2021 "di dotare le biglietterie e gli imbarchi di un **sistema** che consenta di gestire le operazioni di registrazione, bigliettazione e check in modalità elettronica e touchless». Associazioni di categoria chiedono che vengano migliorate le condizioni.



Associazioni eoliane segnalano gravi disservizi nel porto di Milazzo

Nota congiunta anche per chiedere il miglioramento delle condizioni di attesa dei passeggeri Una nota congiunta - sottoscritta da Federalberghi Isole Eolie,

Nota congiunta anche per chiedere il miglioramento delle condizioni di attesa dei passeggeri Una nota congiunta - sottoscritta da Federalberghi Isole Eolie, Confesercenti Messina, Associazione Comitato 20-30, Assoimprese Eolie e Comitato Trasporti Eolie - è stata trasmessa agli organi competenti per chiedere di migliorare le condizioni di attesa e di imbarco sul porto di Milazzo. La nota è stata trasmessa all' **Autorità** di **sistema** portuale dello stretto, alla Capitaneria di Porto di Milazzo, alle società di navigazione e in copia al Ministero dei Trasporti, all' Assessorato mobilità e infrastrutture della Regione Siciliana e ai sindaci eoliani. 'L' infrastruttura portuale - si legge nella nota - per quel che concerne le aree destinate ai passeggeri presenta notevoli disagi e rischi dovuti ai limitati spazi destinati alle aree di bigliettazione, ristoro e attesa per l' imbarco. Sia il terminal aliscafi che quello navi risultano di dimensioni inadeguate. Il primo - seppur dotato di un' area bigliettazione con piccola area di ristoro - nella parte destinata all' imbarco e all' attesa dei passeggeri è coperto da uno strato di materiale che non protegge opportunamente dal sole e dal caldo dei mesi estivi. Il secondo, privo di aree di ristoro, non dispone di sala di attesa. Tali difficoltà, per altro già segnalate in passato, risultano ulteriormente esacerbate a seguito delle azioni preventive necessarie - quali ad esempio il mantenimento del distanziamento e l' utilizzo delle mascherine - per fronteggiare l' emergenza covid-19 ancora in atto.' 'Per cui, conclude la nota - al fine di evitare ulteriori disagi e danni di immagine al nostro arcipelago - le associazioni chiedono di intervenire con urgenza, per le parti di competenza, nell' interesse degli eoliani, dei pendolari e di quanti scelgono le Isole Eolie quale meta per le proprie vacanze, garantendone il sostentamento'. Parte, infine una proposta - che sarebbe auspicabile adottare per il 2021 - di dotare le biglietterie e gli imbarchi di un **sistema** che consenta di gestire le operazioni di registrazione, bigliettazione e check in modalità elettronica e touchless, come avviene ad esempio negli aeroporti o nelle metropolitane di alcune città europee. Il tutto, con l' obiettivo di evitare code e contatti non necessari. Federalberghi Isole Eolie Confesercenti Messina Associazione Comitato 20-30 Assoimprese Eolie Comitato Trasporti Eolie.



Ship Mag

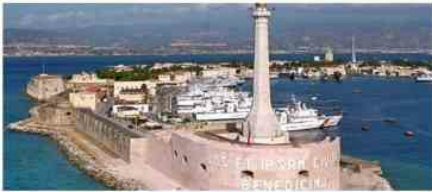
Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Authority sullo Stretto: al via le candidature per la nomina a segretario generale

Messina - E' stato pubblicato sull' Albo online dell' **Autorità** di **Sistema Portuale dello Stretto** l' avviso di raccolta di manifestazioni d' interesse per la nomina a segretario generale dell' ente. Le candidature dovranno essere presentate entro il 28 luglio all' indirizzo PEC presidenza@autoritaportualemessina.it. Avviso pubblico manifestazioni d' interesse Segretario Generale (7Mb)

Authority sullo Stretto: al via le candidature per la nomina a segretario generale

17 LUGLIO 2020 - Redazione



Messina - E' stato pubblicato sull'Albo online dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto l'avviso di raccolta di manifestazioni d'interesse per la nomina a segretario generale dell'ente. Le candidature dovranno essere presentate entro il 28 luglio all'indirizzo PEC: presidenza@autoritaportualemessina.it.

Avviso pubblico manifestazioni d'interesse Segretario Generale (7Mb)

Iscriviti alla newsletter

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

[No thanks](#)

Articoli correlati



Porto di Gioia Tauro



Pd e Italia Viva in

L'Autorità Portuale dello Stretto cerca un nuovo segretario generale. Curricula entro il 28 luglio

Marco Ipsale

Due mesi fa il Comitato di gestione, ora l'Autorità Portuale dello Stretto cerca un nuovo segretario generale. Quello attuale, Ettore Gentile, è stato nominato quasi tre anni fa all'Authority di Messina e ha continuato la sua opera anche nel nuovo ente, nato a dicembre 2018. Ma è al Comitato di gestione, su proposta del presidente, che spetta la scelta del nuovo numero due, tra esperti di comprovata esperienza manageriale nel settore e nelle materie amministrativo-contabili. La durata dell'incarico è quadriennale, rinnovabile una volta, in via esclusiva ed a tempo pieno. Il presidente Mario Mega vuole acquisire manifestazioni di interesse. Ecco quindi un avviso, che non è concorsuale, non è una selezione né una graduatoria. Gli interessati possono inviare il proprio curriculum vitae in lingua italiana, secondo il modello Europass, entro il 28 luglio 2020, all'indirizzo pecpresidenza@autoritaportualemessina.it in pdf e con firma digitale, con eventuale lettera di presenzione. Allo stesso indirizzo è possibile inviare richieste di informazioni e chiarimenti entro il 21 luglio. Se nessuno dei candidati verrà considerato idoneo, la manifestazione di interesse verrà considerata non andata a buon fine, non c'è quindi alcun obbligo di concluderla con una scelta.



La Sicilia

Catania

«Un collegamento ferroviario tra area portuale e Interporto»

Cesare La Marcal lavori procedono secondo il cronoprogramma che tra poco meno di un anno prevede l' ultimazione del polo intermodale dell' Interporto nell' area di Bicocca, ma è già tempo di guardare oltre quello che dovrebbe essere e purtroppo non sempre è un dato del tutto normale; perché mai come in questo caso serve anche un' ampia visione e una strategia di sviluppo condivisa con l' **Autorità portuale**, considerando che le ruspe sono in azione nell' area del cosiddetto retroporto che ricade al 75% nella zona della nascente Zes, dove le imprese dovranno trovare agevolazioni e condizioni per creare sviluppo e occupazione. «Abbiamo ottenuto da Rfi l' autorizzazione al collegamento con la rete ferroviaria del polo intermodale e tra questo le due opposte direttrici verso il polo di Augusta e Messina. Mi sono anche appena incontrato col presidente dell' **Autorità portuale** Andrea Annunziata - spiega il presidente dell' Interporto Rosario Torrisi Rigano - concordando sull' opportunità che i due enti partecipino insieme al bando di gara del ministero delle Infrastrutture in scadenza ad agosto, per la progettazione delle linee ferroviarie di collegamento tra l' area **portuale** e la piattaforma del polo intermodale, dove già esistono alcuni raccordi, così da integrare questi due sistemi fino a oggi a sé stanti, anche nell' ottica delle infrastrutture e dei servizi da offrire alle imprese che investiranno nella Zes. Sono tutti interventi in previsione di una logistica smart avanzata al centro di un sistema che potrà dare impulso alle imprese, valorizzando anche la vocazione turistica del porto, infatti merci e container potrebbero in parte trovare spazi idonei in un' area dell' Interporto, a condizioni di mercato su cui stiamo ragionando, e su cui potrebbe dare un' indicazione la Consulta trasporti regionale». I fondi disponibili per la progettazione del collegamento via ferro tra area **portuale** e Interporto ammontano a circa 45 milioni, con la misura del Pon Metro. «L' Interporto ha per noi un ruolo strategico fondamentale - conferma il presidente dell' **Autorità portuale** Andrea Annunziata - mentre procede l' iter dei piani regolatori portuali di Augusta, Priolo, Melilli e Catania, dove potremo avere la possibilità di liberare spazi ora destinati alle merci, come pure di alleggerire notevolmente la pressione del traffico sull' area **portuale**». Tutte condizioni necessarie per una vera e sicura "apertura" del porto alla città, progetto del molo di levante compreso, tutte ragioni in più per recuperare il troppo tempo perduto.



La Sicilia

Catania

Intervento

«Non giocare a guardia e ladri ma lavorare alla luce del sole»

Non possiamo più stare zitti, anche l'opinione pubblica è dalla nostra parte. Non si può pretendere che mi assuma la responsabilità delle persone che passeggiano al porto, così come i miei colleghi che gestiscono altri locali in centro. Il modo di agire di chi effettua i controlli sembra più una mossa strumentale: dovrebbero contribuire a non creare assembramenti e permetterci di lavorare con i giusti mezzi. Sono venuti sabato sera nei miei locali, Filenz ed Ecs Dogana, per farci staccare la musica a mezzanotte e mezza, in una discoteca che ha il permesso di chiudere alle 3 e in più al chiuso. Non era neanche l'1 quando hanno sgomberato il locale, facendo alzare la gente che mangiava la pizza e che stava bevendo in tranquillità. Facendo riversare tutti in mezzo alla strada e creando, così, assembramento. A parte che non mi sembra il caso di parlare di assembramento per un centinaio di persone in giro per il porto. Ma, a parte le opinioni personali, quello che desidero è sollecitare l'opinione pubblica e le autorità a convocarci per capire insieme come risolvere questo problema. Non possiamo giocare a guardia e ladri, dobbiamo essere tutti nelle condizioni di lavorare alla luce del sole. E allora chiedo: Il Filenz può lavorare? O il mio slogan deve essere «Non venite al porto perché mi chiudono il locale?». Inoltre, nel comunicato stampa inviato dalla polizia municipale e stradale ci sono informazioni fuorvianti. Quando scrivono "oltre l'orario", riferendosi al Filenz, non specificano che erano le 00.50 e le persone erano semplicemente sedute a tavola con la musica che era in filo di diffusione. Per quanto riguarda la discoteca, che può chiudere alle 3, è normale che la musica era ad un altro volume. E qui sta il paradosso. La discoteca può mettere musica fino alle 3, mentre al ristorante, che è a 15 metri di distanza, bisogna staccarla a mezzanotte. Tra l'altro è un'ordinanza che riguarda il centro storico ambientale e noi non rientriamo in questa area. Per non parlare del fatto che le autorità portuale emette delle ordinanze a parte, e sono quelle che noi dobbiamo rispettare. In sostanza, dobbiamo vivere con la paura che, in modo soggettivo, le forze dell'ordine decidano cosa dobbiamo e non dobbiamo fare? Ci tengo a parlare a nome di tutti i ristoratori, ripeto, dobbiamo essere tutti nelle condizioni di lavorare e non possiamo essere considerati colpevoli se si crea assembramento attorno ai nostri locali. Se ragioniamo così, allora tutti i locali del lungomare dovrebbero chiudere perché ci sono centinaia di persone che passeggiano? Non possiamo diventare guardiani anche degli spazi pubblici, è la polizia che deve intervenire in questi casi. Il ruolo delle autorità è non creare assembramenti negli spazi comuni, nelle piazze e nelle isole pedonali, per permettere alle attività di lavorare in regola. Le attività hanno già subito tanto. Personalmente ho 130 dipendenti che non hanno ancora ricevuto la cassa integrazione. Abbiamo urgente bisogno di rimetterci in moto. Per questo chiediamo alla politica e alle forze dell'ordine di darci una direzione per lavorare. Queste regole sono inapplicabili, soprattutto visto il basso numero di nuovi casi Covid a Catania. E poi viene da chiedersi, cosa c'entra la musica? Il virus non si muove di certo attraverso le onde sonore. Lavorando facciamo girare l'economia, stiamo sviluppando nuovi progetti di investimento all'interno del porto e chiediamo solo di sederci e parlare delle regole più adatte da seguire per salvaguardare la salute e lavorare bene. Alessandro Scardilli.



La tutela dei portuali

Il prossimo decreto governativo prevede l'autorizzazione all'uso dei marittimi solo in caso di domanda insufficiente di camalli. Il personale di bordo deve essere extra tabellare. Armatori contrari: si toglie competitività ai porti italiani

Roma. Con il via libera della Commissione Bilancio della Camera, e l'avvio dell'iter parlamentare, il DL Rilancio inizia la fase di conversione in legge. Per quanto riguarda la portualità, il decreto contiene importanti modifiche all'autoproduzione portuale, regolamentando un fenomeno che fino ad oggi era lasciato alla libera iniziativa imprenditoriale e al contesto portuale specifico. Il DL Rilancio rovescia la situazione e protegge maggiormente il lavoro dei portuali, i "camalli", rendendo più difficile la vita agli armatori, che sono stati fin da subito contrari agli emendamenti, sia Confitarma che Assarmatori. Non si tratta di modifiche definitive, ora il testo passa alla prima lettura parlamentare alla Camera, dove potrebbe essere approvato già lunedì. Se le modifiche all'articolo 199bis dovessero passare definitivamente, l'autoproduzione sarà sempre consentita ma l'autorizzazione arriverà a determinate condizioni. In primo luogo, scatta quando la domanda per le società articolo 16 e 17 (legge 84/94) non è sufficiente, quindi quando né la forza lavoro dei terminal né quella delle compagnie portuali riesce a tenere il passo delle operazioni di carico e scarico merce. Solo a quel punto l'armatore può utilizzare i suoi marittimi a bordo e a condizione che sia dotata di mezzi meccanici adeguati, con personale preparato e aggiuntivo rispetto alla tabella di sicurezza/esercizio (quindi con lavoratori dedicati ufficialmente in questa mansione); infine, bisogna che sia stato versato il corrispettivo e accesa l'apposita cauzione. Oltre a queste nuove regole, gli emendamenti al DL Rilancio prevedono anche nuove risorse per le compagnie portuali. Come spiega Pierpaolo Castiglione, presidente della Compagnia unica lavoratori portuali di Napoli-CULP, si tratta di un «aumento di segue in ultima pagina



Tutela dei portuali

altri 30 euro del contributo in favore delle società articolo 17, per ogni giornata di minor lavoro rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, oltre all'aumento della disponibilità complessiva».

PAG. 14

BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO

N. 55 - 5-7-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Tutela dei portuali
La tutela dei portuali è stata rafforzata con la nuova normativa che prevede un contributo di 30 euro per ogni giornata di minor lavoro rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, oltre all'aumento della disponibilità complessiva».

Rotta artica
La rotta artica è stata rafforzata con la nuova normativa che prevede un contributo di 30 euro per ogni giornata di minor lavoro rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, oltre all'aumento della disponibilità complessiva».

Costa protetta
La costa protetta è stata rafforzata con la nuova normativa che prevede un contributo di 30 euro per ogni giornata di minor lavoro rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, oltre all'aumento della disponibilità complessiva».

Mar sponda Ligure
La mar sponda Ligure è stata rafforzata con la nuova normativa che prevede un contributo di 30 euro per ogni giornata di minor lavoro rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, oltre all'aumento della disponibilità complessiva».

Protezione Civile
La protezione civile è stata rafforzata con la nuova normativa che prevede un contributo di 30 euro per ogni giornata di minor lavoro rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, oltre all'aumento della disponibilità complessiva».

Protezione Civile
La protezione civile è stata rafforzata con la nuova normativa che prevede un contributo di 30 euro per ogni giornata di minor lavoro rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, oltre all'aumento della disponibilità complessiva».

Protezione Civile
La protezione civile è stata rafforzata con la nuova normativa che prevede un contributo di 30 euro per ogni giornata di minor lavoro rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, oltre all'aumento della disponibilità complessiva».

Protezione Civile
La protezione civile è stata rafforzata con la nuova normativa che prevede un contributo di 30 euro per ogni giornata di minor lavoro rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, oltre all'aumento della disponibilità complessiva».

GRIMALDI GROUP
Short Sea Services

La Dorsale Adriatica

La Dorsale Tirrenica

Grimaldi Group Short Sea Services

Protezione Civile

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Pagina 124

Il settore CHE NEL PROPRIO AMBITO ha registrato le migliori performance NEGLI ULTIMI CINQUE ANNI movimentando però solo il 7% del totale delle merci

LE AUTOSTRADE DEL MARE FUNZIONANO MA SI DEVE FARE MOLTO DI PIÙ

di Elena Comelli La sfida green si gioca sulle autostrade del mare, dove le rotte sempre più trafficate dalle merci in arrivo dall' Asia possono rappresentare una risposta sostenibile alle autostrade sempre più intasate di camion. L' incremento dei trasporti via mare insieme a quelli su ferro, grazie all' intermodalità tra navi e treni, ha infatti tolto dalle strade, nel 2019, oltre 1,5 milioni di camion. E le autostrade del mare crescono. In relazione agli altri tipi di trasporto, questo è senza dubbio il settore che ha registrato le migliori performance negli ultimi cinque anni. Il segmento Ro-Ro, quindi camion su navi, è cresciuto del 27,3% dal 2014 al 2018 (nello stesso periodo il Pil italiano è cresciuto meno del 5%), con un tasso medio annuo del 6,2%, diventando oramai circa il 22% del totale delle movimentazioni portuali nazionali, al pari del traffico containerizzato. Ottimo andamento anche per il segmento Ro-Pax, quindi passeggeri su traghetti, che nello stesso arco temporale ha registrato una crescita del 16,7%, ben maggiore del traffico crocieristico. I dati del 2019, non ancora ufficiali, sono in leggero rallentamento, ma non tale da impattare sull' ottimo andamento a medio-lungo termine del segmento. Nel 2020, a causa del lockdown, l' Italia potrebbe bruciare circa un terzo del traffico previsto, dato il completo stallo del mercato per oltre due mesi. Ma resta il fatto che le autostrade del mare avevano già di gran lunga superato le stime di crescita al 2020 delineate nel 2015 dal Piano strategico nazionale della portualità. «Le autostrade del mare hanno accompagnato perfettamente la dinamica d' internazionalizzazione del sistema produttivo italiano, diventando sempre più vettore degli scambi internazionali delle merci via mare, con una quota movimentata in ambito internazionale che è salita dal 21,2 per cento del 2010 al 33,5 del 2018 del totale Ro-Ro, con la restante quota impegnata su tratte di cabotaggio nazionale», spiega Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram, la società del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nata nel 2004 per promuovere le autostrade del mare. In un' ottica europea, il traffico Ro-Ro nazionale è, sulla base degli ultimi dati disponibili Eurostat del 2017, secondo per merce movimentata dopo il Regno Unito, con una quota di mercato del 18,1 per cento mentre nel 2009 era al 13,4, e primo paese per traffico passeggeri non crocieristi con una quota del 18,3. Le compagnie italiane movimentano il 35 per cento delle merci mediterranee e il 26 del mercato del Mar Nero, anche grazie alle acquisizioni estere, come quelle di Grimaldi in Grecia. Il sistema funziona anche grazie agli incentivi statali finalizzati a ridurre l' impatto ambientale del traffico merci. Così nell' ultima manovra è stato confermato il Marebonus, un incentivo che costa allo Stato 336 milioni spalmati su otto anni, con l' obiettivo di decongestionare strade e autostrade. Ora la novità è che potrebbe aggiungersi anche un bonus europeo, il Med Atlantic Ecobonus, da inserire nel programma Connecting Europe Facility all' interno del bilancio Ue 2021-2027. Un premio che sarà basato sulle performance ambientali degli armatori: velocità di crociera, tipo di carburante bruciato, utilizzo di motori elettrici all' interno del porto. Potrebbe essere un aiuto per spostare altre merci sulle navi, che per ora movimentano solo il 7 per cento del traffico merci nazionale. C' è ampio spazio per migliorare. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



IL GRUPPO CON SEDE A NAPOLI PRONTO A SOLCARE il mediterraneo CON MODELLI RO/RO IBRIDI CAPACI DI EMISSIONI ZERO IN PORTO E GRANDI CARICHI

NAVI CARGO SEMPRE PIÙ ECOLOGICHE LA SVOLTA BLU DI GRIMALDI

di Diego Casali La svolta è green, anzi diremo blu, sulle autostrade del mare. Tra i flutti del Mediterraneo, a solcare i mari è la quinta generazione di navi ro/ro hybrid di Grimaldi ad aprire la strada, pardon, la rotta a un nuovo modo di intendere il trasporto merci. I primi due esemplari cargo (la commessa nei cantieri cinesi è per 12 unità) saranno consegnati in autunno. Le moderne navi - chiamate «Grimaldi Green 5th Generation» (GG5G) e adibite per il trasporto di carico rotabile (auto, furgoni, camion), avranno una lunghezza di 238 metri, una larghezza di 34 metri e un tonnellaggio lordo di 64mila tonnellate. Giganti capaci di trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer con una capacità di carico dei garage doppia rispetto a quella delle più grandi navi attualmente operate dal gruppo e tripla rispetto alla generazione precedente di navi ro/ro. I vantaggi strizzano l'occhio all'ambiente visto che con lo stesso consumo di carburante, si raggiunge l'identica velocità: ciò significa un'efficienza raddoppiata misurata in consumo/tonnellata

trasportata. Sulle autostrade del mare queste navi utilizzano carburante fossile durante la navigazione ed energia elettrica nella sosta nei vari scali, garantendo «zero emission in port». Durante il parcheggio in banchina, sono infatti capaci di soddisfare le richieste per le attività di bordo con la sola energia elettrica immagazzinata da batterie a litio ricaricate durante la navigazione. Ma le innovazioni tecniche di queste navi non si fermano qui. Ad esempio il sistema dei flussi d'aria sotto la chiglia nella direzione di marcia emessi da numerosi ugelli creano un tappeto di bolle d'aria sotto la nave, ovvero un sistema di cuscinetti pneumatici che riduce la resistenza idrodinamica all'avanzamento dello scafo e di conseguenza le emissioni nocive derivanti dal consumo di carburante. Lo scafo inoltre è verniciato con speciali pitture siliciche caratterizzate da bassa rugosità superficiale il che permette di ridurre l'attrito con il mare e non rilasciano in acqua alcuna sostanza. Per quanto riguarda le emissioni di zolfo, speciali dispositivi di bordo combinano lo zolfo emesso dai cilindri propulsivi con il sale contenuto nell'acqua di mare, sfruttandone la naturale reazione chimica, producendo gesso, che può essere riutilizzato a terra o smaltito in natura. Le prime due navi GG5G dovrebbero essere impiegate sui collegamenti tra Italia e Spagna. «Tra i porti serviti - informano dalla Grimaldi - dovrebbe esserci anche Livorno dove, attualmente, si stanno approntando una serie di verifiche tecnico-nautiche di approdo con l'amministrazione marittima, quella portuale e i fornitori di servizi nel porto». Nello scalo labronico Il 2020 si è aperto con una preziosa acquisizione per Sintermar, società controllata dal Gruppo Grimaldi e terminalista di riferimento nel porto. Il 10 gennaio, infatti, grazie a un investimento di circa 15 milioni di euro, la società ha rilevato un'area di oltre 84mila metri quadri posizionata proprio nel cuore dello scalo. In questo stesso periodo, sempre negli scali tirrenici, Grimaldi ha acquisito AutoTerminal a Gioia Tauro da parte di Automar e inaugurato il nuovo parcheggio multipiano nel terminal di Savona. Tutto all'insegna dell'innovazione e di un approccio sempre più «green». Pardon, sempre più blu. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Inquinamento, stretta sul settore marittimo

L' affondo Ue sulle navi "Dovranno pagare in base alle emissioni"

MARCO BRESOLIN

MARCO BRESOLIN INVIATO A BRUXELLES Anche il settore del trasporto marittimo dovrà limitare le emissioni inquinanti e soprattutto pagare in base alla quantità di CO2 prodotta. La richiesta arriva dal Parlamento europeo, che ieri ha approvato un provvedimento per includere il settore nel sistema Ets. Si tratta del meccanismo europeo per lo scambio delle quote di emissioni che si basa sul principio «chi più inquina, più paga». La posizione dell' Parlamento fa un passo in avanti rispetto alla proposta della Commissione, che aveva chiesto di introdurre per il settore marittimo solo l' obbligo di rendicontare la quantità di emissioni nocive prodotte, ma senza obbligarlo a entrare nel sistema Ets. Gli eurodeputati sono andati oltre, chiedendo di far rientrare tutte le navi con una stazza lorda pari o superiore alle 5 mila tonnellate nel meccanismo europeo basato sulla compravendita delle emissioni (chi supera i limiti deve acquistare quote all' asta). Non solo: il testo approvato ieri ha introdotto requisiti vincolanti per le compagnie di navigazione che da qui al 2030 dovranno ridurre almeno del 40% le loro emissioni medie annue di CO2. Il provvedimento non è ancora definitivo perché il voto è avvenuto in commissione Ambiente (dovrà passare dall' Aula a settembre e poi essere negoziato con i governi Ue), ma il vasto sostegno alla proposta della relatrice Jutta Paulus (62 voti a favore, 3 contrari e 13 astensioni) non potrà essere ignorato. «Abbiamo inviato un segnale forte in linea con il Green Deal europeo e l' emergenza climatica» spiega l' eurodeputata tedesca dei Verdi. Il piano verde della Commissione si è concentrato sulla transizione energetica per incentivare la dismissione degli impianti a carbone, ma ancora non sono stati adottati provvedimenti concreti per frenare l' inquinamento del trasporto navale. Al momento è l' unico settore senza impegni specifici per quanto riguarda la riduzione dei gas serra nell' Ue. Secondo la Commissione, nel 2018 le 11.600 navi superiori alle 5.000 tonnellate lorde hanno prodotto 138 milioni di tonnellate di CO2, il che equivale al 3,7% delle emissioni totali Ue. Nei giorni scorsi l' associazione Transport & Network ha pubblicato la classifica delle dieci industrie europee più inquinanti: l' italo-svizzera Msc è salita al settimo posto, davanti alla compagnia aerea low cost Ryanair. Le altre otto posizioni sono occupate da centrali energetiche a carbone, tutte con sede in Germania e Polonia. Gli eurodeputati hanno anche proposto di istituire un Fondo Oceano per il periodo 2023-2030 finanziato dalle entrate derivanti dalla vendita delle quote del sistema Ets. Le risorse dovrebbero essere usate per rendere le navi più efficienti dal punto di vista energetico, mentre il 20% andrebbe a finanziare progetti per la protezione e il ripristino degli ecosistemi marini colpiti dal riscaldamento globale. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Informare

Focus

Le emissioni di CO2 dello shipping dovranno essere incluse nel sistema UE di scambio di emissioni

Gli europarlamentari hanno posto ulteriore pressione sull'industria armatoriale imponendo requisiti vincolanti affinché le emissioni annue medie siano ridotte di almeno il 40% entro il 2030. La Commissione Ambiente, sanità pubblica e sicurezza alimentare del Parlamento europeo ha deciso oggi, con 62 voti a favore, tre contrari e 13 astensioni, che le emissioni di anidride carbonica prodotte dal trasporto marittimo debbano essere incluse nel sistema comunitario di scambio di emissioni (ETS), inclusione il cui obiettivo è quello di decarbonizzare lo shipping dichiarato dalla proposta della Commissione Europea di revisione del sistema UE per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di CO2 generate dal trasporto marittimo (Regolamento europeo 757/2015) che aveva lo scopo di conformare il settore ai nuovi obblighi previsti dall'International Maritime Organization (IMO). Ma, oltre ad accogliere la proposta della Commissione, gli europarlamentari, ritenendo che le politiche di contenimento delle emissioni basate sul mercato non siano sufficienti per ridurre le emissioni di CO2 dello shipping, hanno posto ulteriore pressione sull'industria armatoriale introducendo requisiti vincolanti affinché le emissioni annue medie siano ridotte di almeno il 40% entro il 2030.

La Commissione Ambiente, sanità pubblica e sicurezza alimentare del Parlamento europeo ha deciso oggi, con 62 voti a favore, tre contrari e 13 astensioni, che le emissioni di anidride carbonica prodotte dal trasporto marittimo debbano essere incluse nel sistema comunitario di scambio di emissioni (ETS), inclusione il cui obiettivo è quello di decarbonizzare lo shipping dichiarato dalla proposta della Commissione Europea di revisione del sistema UE per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di CO2 generate dal trasporto marittimo (Regolamento europeo 757/2015) che aveva lo scopo di conformare il settore ai nuovi obblighi previsti dall'International Maritime Organization (IMO).

Ma, oltre ad accogliere la proposta della Commissione, gli europarlamentari, ritenendo che le politiche di contenimento delle emissioni basate sul mercato non siano sufficienti per ridurre le emissioni di CO2 dello shipping, hanno posto ulteriore pressione sull'industria armatoriale introducendo requisiti vincolanti affinché le emissioni annue medie siano ridotte di almeno il 40% entro il 2030. «Il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO2 - ha spiegato la relatrice del progetto legislativo Jutta Paulus - sono importanti, ma da sole le statistiche non riducono i gas ad effetto serra di un solo grammo. Ecco perché andiamo oltre la proposta della Commissione e chiediamo misure più severe per ridurre le emissioni del trasporto marittimo». I deputati europei hanno chiesto anche l'istituzione di un Ocean Fund per il periodo 2023-2030, fondo da finanziarsi con le entrate derivanti dalla messa all'asta delle quote di emissioni nell'ambito del sistema ETS e da impiegare per rendere le navi più efficienti dal punto di vista energetico e per sostenere gli investimenti in tecnologie e infrastrutture innovative, come combustibili alternativi e porti "green". Inoltre il 20% delle risorse del fondo dovranno essere utilizzate per contribuire alla protezione, al ripristino e alla gestione efficiente degli ecosistemi marini colpiti dal riscaldamento globale. Il via libera della Commissione parlamentare all'inclusione dello shipping nel sistema ETS dovrà essere adottato dall'assemblea plenaria di Strasburgo che si prevede si terrà fra il 14 e 17 settembre prossimi.



Informazioni Marittime

Focus

Bruxelles ci riprova: Parlamento Ue chiede taglio CO2 per lo shipping

La commissione Ambiente ha votato l'allineamento dei regolamenti Ue con quelli dell'IMO, includendo il trasporto marittimo nel sistema di scambio delle emissioni. A settembre si deciderà

PAOLO BOSSO

a cura di Paolo Bosso La Commissione Ambiente del Parlamento europeo ha proposto la revisione del sistema Ue di monitoraggio e scambio delle emissioni di anidride carbonica, chiedendo di includere il trasporto marittimo. Inoltre, i parlamentari ritengono che il mercato dello scambio delle emissioni non sia sufficiente e chiedono anche di obbligare le compagnie marittime a ridurre le emissioni di anidride carbonica del 40 per cento entro il 2030. Si tratta, per la precisione, di allineare l'EU MARV Regulation, il meccanismo di quote emissive per lo shipping, ai nuovi regolamenti dell'International Maritime Organization per il monitoraggio dell'inquinamento da CO2 da parte dello shipping negli anni 2019 e 2020. La relazione commissariale ha ricevuto 62 voti favorevoli, 3 contrari e 13 astensioni. La forma finale legislativa di questa proposta prenderà forma tra il 14 e il 17 settembre, durante le sedute plenarie di Strasburgo e l'avvio dei negoziati tra gli Stati membri. Se questa proposta passasse in Parlamento, nell'EU Emissions Trading System (ETS) verrebbero include anche le navi dalle 5 mila tonnellate di stazza in su.

Shipping inquina più di uno Stato membro Ue Da più ricerche nel corso degli ultimi anni emerge che il trasporto marittimo contribuisce tra il 2 e il 3 per cento delle emissioni globali di gas serra, una quota superiore a qualsiasi Stato membro Ue preso singolarmente. L'Unione europea ha calcolato che nel 2015 il 13 per cento delle emissioni complessive di gas serra provenivano dai trasporti. È nella proporzione di questi dati che risiede la pressione che da tempo Bruxelles fa sullo shipping e sull'IMO affinché si allineino alle regolamentazioni sancite dagli Accordi di Parigi. Un Ocean Fund per uno shipping più verde L'intervento di Bruxelles non riguarderebbe esclusivamente le navi ma anche i porti: lì dove non la decarbonizzazione della nave non è sufficiente, si può contribuire con la riduzione dell'inquinamento portuale generale. Per finanziare una cosa del genere, per esempio spingendo l'ingegneria navale a progettare la costruzione di mercantili più ecologici, la Commissione Ambiente dell'Ue propone un Ocean Fund per il periodo 2023-2030, finanziato dalle quote di vendita all'asta nell'ambito dell'ETS. Per la Commissione ambiente del Parlamento europeo, l'allineamento tra la normativa europea e quella dell'IMO è importante anche per rendere più incisive le regolamentazioni dell'istituto ONU, il quale, con un numero nettamente superiore di Stati membri (174 rispetto a 27), è spesso molto lento nel prendere decisioni. Per l'eurodeputato tedesco Jutta Paulus (Verdi/Alleanza Libera Europea), si sta inviando «un segnale forte in linea con il Green Deal europeo. Le statistiche da sole non fanno risparmiare un solo grammo di gas serra, ecco le ragioni di queste misure più severe per ridurre le emissioni nel trasporto marittimo». - credito immagine in alto.



Il diktat UE: "L' industria dello shipping inquinava troppo, dal 2021 sarà inclusa nel sistema europeo ETS"

Bruxelles - L' industria marittima europea inquina ancora troppo. Per questo motivo, le compagnie di navigazione devono sottostare a requisiti vincolanti per ridurre le emissioni medie annue di CO2 di tutte le navi in servizio di almeno il 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2018. E' quanto hanno deciso gli europarlamentari che hanno votato oggi in Commissione Ambiente una proposta più restrittiva rispetto a quella originale avanzata in precedenza dalla Commissione europea. Le compagnie di navigazione non sono ancora incluse nel sistema di scambio di quote di emissioni dell' UE (ETS) che obbliga fabbriche, centrali elettriche e compagnie aeree a pagare per il loro inquinamento. L' esecutivo dell' UE prevede di aggiungerle nel 2021 per allineare l' industria dello shipping agli sforzi messi in campo a livello comunitario per tagliare i gas a effetto serra. Nonostante l' IMO abbia preso provvedimenti per ridurre le emissioni di zolfo delle navi, l' industria del mare risulta infatti ancora lontana dagli obiettivi prefissati di riduzione delle emissioni nocive. L' eurodeputata svedese Jytte Guteland La Commissione Ambiente del Parlamento europeo ha inoltre chiesto la creazione di un ' Ocean Fund ' dal 2023 al 2030, finanziato dalle entrate derivanti dalla messa all' asta delle quote di emissioni nell' ambito del sistema ETS , da impiegare per rendere le navi più efficienti dal punto di vista energetico e per sostenere gli investimenti in tecnologie e infrastrutture innovative come combustibili alternativi e porti 'green'. Inoltre, il 20% delle risorse del fondo dovranno essere utilizzate per contribuire alla protezione, al ripristino e alla gestione efficiente degli ecosistemi marini colpiti dal riscaldamento globale. 'Si prevede che le emissioni marittime globali aumenteranno tra il 50% e il 250% entro il 2050, il che non è compatibile con l' obiettivo di neutralità climatica a lungo termine della UE', ha affermato l' eurodeputata svedese Jytte Guteland , che sta conducendo i colloqui sulla nuova legge UE sul clima per conto dei deputati. Il via libera della Commissione parlamentare all' inclusione dello shipping nel sistema ETS dovrà essere adottato dall' assemblea plenaria di Strasburgo che si prevede si terrà a metà settembre. Una volta che il Parlamento avrà approvato la proposta, inizieranno i colloqui con la Commissione e i governi nazionali in sede di Consiglio dell' UE sulle condizioni definitive del finanziamento.



Il diktat UE: "L'industria dello shipping inquinava troppo, dal 2021 sarà inclusa nel sistema europeo ETS"

31 LUGLIO 2020 - Reuters



Bruxelles - L'industria marittima europea inquina ancora troppo. Per questo motivo, le compagnie di navigazione devono sottostare a requisiti vincolanti per ridurre le emissioni medie annue di CO2 di tutte le navi in servizio di almeno il 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2018. E' quanto hanno deciso gli europarlamentari che hanno votato oggi in Commissione Ambiente una proposta più restrittiva rispetto a quella originale avanzata in precedenza dalla Commissione europea.

Le compagnie di navigazione non sono ancora incluse nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE (ETS) che obbliga fabbriche, centrali elettriche e compagnie aeree a pagare per il loro inquinamento. L'esecutivo dell'UE prevede di aggiungerle nel 2021 per allineare l'industria dello shipping agli sforzi messi in campo a livello comunitario per tagliare i gas a effetto serra. Nonostante l'IMO abbia preso provvedimenti per

Iscriviti alla newsletter

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

Se preferisci

Shipping Italy

Focus

Dall' Europa in arrivo limiti ancora più stringenti all' inquinamento del trasporto marittimo

La Commissione Ambiente del Parlamento europeo intende correggere il sistema comunitario di monitoraggio e scambio delle emissioni di anidride carbonica includendo anche il trasporto marittimo. Non solo: i parlamentari europei ritengono che il mercato dello scambio di emissioni non sia sufficiente e chiedono perciò allo shipping di ridurre anche le emissioni di anidride carbonica del 40% entro il 2030. Più precisamente si tratta di allineare l' EU MARV Regulation, il meccanismo di quote di emissioni per lo shipping, ai nuovi regolamenti dell' International Maritime Organization per il monitoraggio dell' inquinamento negli anni 2019 e 2020. La votazione del Parlamento europeo su questa materia si è conclusa con 62 favorevoli, 3 contrari e 13 astensioni. La forma finale legislativa di questa proposta prenderà forma tra il 14 e il 17 settembre, durante le sedute plenarie di Strasburgo e l' avvio dei negoziati tra gli Stati membri. Se questa proposta passasse in Parlamento, nell' EU Emissions Trading System (ETS) verrebbero incluse anche le navi oltre le 5.000 tonnellate di stazza. L' intervento di Bruxelles non riguarderà, però, esclusivamente le navi ma anche i porti. Lì dove la decarbonizzazione della nave non è sufficiente, si potrà infatti contribuire con la riduzione dell' inquinamento portuale in generale. Per finanziare questo progetto, per esempio spingendo l' ingegneria navale a progettare la costruzione di navi più ecologiche, la Commissione Ambiente dell' Ue propone un Ocean Fund per il periodo 2023-2030 finanziato dalle quote di vendita all' asta nell' ambito dell' ETS. Per la Commissione ambiente del Parlamento europeo, l' allineamento tra la normativa europea e quella dell' IMO è importante anche per rendere più incisive le regolamentazioni dell' istituto ONU, il quale, con un numero nettamente superiore di Stati membri (174 rispetto a 27), si dimostra spesso molto lento nell' adottare certe decisioni e le conseguenti politiche. Per l' eurodeputato tedesco Jutta Paulus (Verdi/Alleanza Libera Europea), si sta inviando "un segnale forte in linea con il Green Deal europeo. Le statistiche da sole non fanno risparmiare un solo grammo di gas serra, ecco le ragioni di queste misure più severe per ridurre le emissioni nel trasporto marittimo".



Msc Technology ha scelto Nextto Lingotto

Mediterranean Shipping Co. andrà ad occupare 1.300 mq di uffici di proprietà del Gruppo Ipi

Vezio Benetti

GINEVRA Msc Technology ha scelto Nextto Polo Uffici Lingotto e Ipi Intermediazione settore Corporate, struttura dedicata alla consulenza su tutta Italia nell'acquisto, vendita e locazione di immobili ad uso terziario/direzionale, ha assistito la società ginevrina, multinazionale attiva nel settore delle spedizioni e della logistica. Msc Technology, nuova divisione tecnologica del gruppo debutterà nel prossimo mese di Ottobre. La nuova struttura della Mediterranean Shipping Company andrà ad occupare 1.300 mq di uffici di proprietà del Gruppo Ipi all'interno del Lingotto, uno degli edifici iconici di Torino, in prossimità del centro città, con una fermata della metropolitana dedicata ed ampi parcheggi a disposizione, ottimamente collegato con la rete autostradale e ferroviaria oggi diventato un centro polifunzionale all'avanguardia. Pino Caruso, presidente Ipi Intermediazione, dichiara: Abbiamo riqualificato i nostri uffici secondo i migliori standard internazionali per offrire soluzioni innovative ed altamente performanti che sono state positivamente recepite dal mercato con l'insediamento di conduttori corporate di assoluto rilievo. Con l'arrivo di Msc Technology, il Polo uffici Lingotto conferma il suo ruolo primario nell'offerta uffici della città di Torino.



Crociere, le compagnie scaldano in motori e aspettano il governo

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

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 coronavirus. Senza però 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. Però 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 'Smeralda' che dovrebbe toccare Savona 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 compagn. Anche Royal Caribbean e Norwegian hanno adottato una politica simile. Msc punta comunque 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 metri quadrati 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 inaugurare 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 iniziato 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.



Shipping Italy

Focus

L' Antitrust bacchetta il Governo sulle proroghe a Tirrenia-Cin e ai concessionari dei porti

L' Autorità garante per la concorrenza e il mercato ha espresso pubblicamente nei confronti del Governo alcune critiche mirate e riferite ad alcune previsioni inerenti il trasporto marittimo e i porti all' interno del Decreto Rilancio. La prima riguarda la proroga della convenzione tra il Ministero dei trasporti e Compagnia Italiana di Navigazione (l' art. 205, comma 1 del decreto). "L' Autorità ha rilevato, in linea con le osservazioni già formulate al MIT nel 2019 - si legge nella comunicazione - l' eccessiva durata della proroga del regime concessorio (concernente i collegamenti marittimi di interesse nazionale, con le isole maggiori e minori) ritenuta ingiustificata anche a seguito dell' ulteriore rallentamento delle attività propedeutiche alla procedura di affidamento, previste dall' art. 4 del Regolamento del Consiglio (CEE) n. 3577/92 e dalla delibera dell' Autorità di regolazione dei Trasporti n. 22/2019 del 13 marzo 2019, causato dagli effetti della pandemia". Il decreto attualmente in fase di conversione in legge prevede la proroga di 12 mesi (fino al 18 luglio 2021) i contributi pubblici erogati a Tirrenia Cin (72 milioni) per la continuità territoriale marittima verso le due isole maggiori e le Tremiti. L' Autorità Antitrust auspica "che tale proroga sia ridotta al tempo minimo necessario per individuare il/i nuovo/i affidatario/i del servizio di trasporto marittimo tra la Penisola e le isole maggiori e minori, e che comunque essa non superi il 31 dicembre 2020". Critica l' authority presieduta da Roberto Rustichelli anche su quella che definisce "l' ennesima proroga delle concessioni (artt. 199 comma 3, 182 comma 2) in materia di servizi portuali, concessioni demaniali marittime e di grandi derivazioni d' acqua a scopo idroelettrico". Più nello specifico "l' Autorità auspica che il legislatore in relazione a tali misure effettui un attento bilanciamento tra i benefici di breve periodo e i possibili costi che si potrebbero manifestare in un orizzonte temporale più ampio, atteso che le proroghe ritardano il confronto competitivo per il mercato e limitano i benefici derivanti dall' affidamento attraverso procedure di gara a evidenza pubblica". L' articolo del Decreto Rilancio in questione (il 199 comma 3) è quello che prevede una proroga di due anni delle concessioni che riguardano le compagnie portuali ex art.17 legge 84/94 e di un anno per i terminalisti portuali ex. art.18 così come le società di rimorchio portuale.

