



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
mercoledì, 22 luglio 2020**



## Prime Pagine

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

## Primo Piano

21/07/2020	<b>Ship Mag</b> Porti, sciopero sospeso. Ma resta alta la tensione su autoproduzione e rinnovo dei contratti	24
21/07/2020	<b>Shipping Italy</b> Sospeso lo sciopero di marittimi e portuali previsto per il 24 luglio	25

## Trieste

22/07/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 16 Piattaforma logistica Pronta la maxi banchina lunga oltre 400 metri	26
------------	--	----

22/07/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 16		28
<hr/>			
22/07/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 17		29
Il colosso tedesco Duisport nuovo socio dell' Interporto riscrive gli equilibri europei			
<hr/>			
22/07/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 18		31
Trieste va a Ovest problemi in laguna			
<hr/>			
21/07/2020	<b>Ansa</b>		32
Porti: Trieste, sviluppo a Ovest significa che li problemi			
<hr/>			
21/07/2020	<b>FerPress</b>		33
Autoporto Gorizia: confermato al vertice l' amministratore unico Giuliano Grendene			
<hr/>			
21/07/2020	<b>First Online</b>	<i>FILIPPO CUCUCCIO</i>	34
Conflitto di interessi, una normativa da cambiare			
<hr/>			
22/07/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 35		37
Il cuore diventa piazza Unità meno ormeggi sulle Rive			
<hr/>			
21/07/2020	<b>Trieste Prima</b>		38
Un' altra pericolosa intimidazione al Coordinamento dei Lavoratori Portuali			

## Venezia

22/07/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 32	<i>ALVISE SPERANDIO</i>	39
Morte per amianto, il Porto deve risarcire 600mila euro			
<hr/>			
22/07/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 23		40
Morto d' amianto, maxi risarcimento dal Porto			
<hr/>			
22/07/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 18		41
Interporto Padova, lo sviluppo verso est			
<hr/>			
21/07/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	42
Annientamento delle Repubbliche Marinare			
<hr/>			
22/07/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		43
Il futuro di Trasporto e Logistica in Europa Centrale: successo per la International Final Conference di TalkNET			

## Genova, Voltri

22/07/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 19		45
Psa-Sech oggi si decide sulla fusione tra terminal			
<hr/>			
22/07/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 18		46
Lavoro in porto, armatori all'attacco 'Pronti a difenderci in tutte le sedi'			
<hr/>			
22/07/2020	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 5		47
«Collasso Genova, effetti paradossali»			
<hr/>			
21/07/2020	<b>Ansa</b>		48
Cantieri autostrade: a Genova tir lumaca in protesta			
<hr/>			
21/07/2020	<b>BizJournal Liguria</b>		49
Autostrade, a Genova tir in corteo contro le chiusure sulla rete ligure			
<hr/>			
21/07/2020	<b>BizJournal Liguria</b>		50
Nodo ferroviario di Genova: ripartono i lavori, sarà pronto nel 2024			
<hr/>			
21/07/2020	<b>FerPress</b>		52
Ferrovie: Rfi, Nodo di Genova riparte con 670 mln			
<hr/>			
21/07/2020	<b>Genova24</b>		53
Caos autostrade, la protesta dei camionisti: "Una cosa del genere non l' abbiamo mai vissuta"			
<hr/>			
21/07/2020	<b>Genova24</b>		54
Riparte il cantiere del nodo ferroviario di Genova: 30 mesi per completarlo foto			

21/07/2020	<b>Ship Mag</b>	56
<hr/>		
21/07/2020	<b>Shipping Italy</b>	57
<hr/>		
21/07/2020	<b>Shipping Italy</b>	59
<hr/>		
22/07/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	60
<hr/>		

## La Spezia

22/07/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 35	61
<hr/>		
22/07/2020	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 50	62
<hr/>		
22/07/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	64
<hr/>		

## Ravenna

22/07/2020	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 10	65
<hr/>		
22/07/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 37	67
<hr/>		
22/07/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 42	68
<hr/>		

## Piombino, Isola d' Elba

22/07/2020	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 22	69
<hr/>		
22/07/2020	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 23	71
<hr/>		
22/07/2020	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 47	72
<hr/>		
22/07/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 42	73
<hr/>		

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

22/07/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 10	74
<hr/>		
22/07/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 10	76
<hr/>		
22/07/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b> Pagina 41	77
<hr/>		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/07/2020	<b>Il Nautilus</b>	78
<hr/>		

21/07/2020	<b>Informazioni Marittime</b>		79
Civitavecchia, parte il primo carico di combustibile solido			
22/07/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		80
Civitavecchia e l'ultimo miglio' FS: di Majo rispiega il grande progetto			

## Bari

21/07/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	82
Zes tra innovazione, competitività e logistica			
21/07/2020	<b>Puglia Live</b>		83
Bari - LA ZES TRA INNOVAZIONE, COMPETITIVIT E LOGISTICA: LE OPPORTUNIT PER LA MANIFATTURA BARESE			
22/07/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		84
AdSP MAM e Comune di Bari sulla riconnessione città-porto   La Gazzetta Marittima			

## Brindisi

22/07/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b>	Pagina 11	86
«Burocrazia e dinieghi un freno allo sviluppo Ora più responsabilità»			
22/07/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b>	Pagina 11	88
Dipietrangelo: «Di tutto c' è bisogno tranne che di ulteriori conflitti»			
21/07/2020	<b>Brindisi Report</b>		90
Insopportabili e stucchevoli le polemiche sul porto			

## Taranto

22/07/2020	<b>L'Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 1	92
«Massima attenzione per Taranto»			
22/07/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		93
Un idrovolante ammara nel porto di Taranto			

## Cagliari

21/07/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	94
Ruota panoramica al porto di Cagliari			

## Palermo, Termini Imerese

22/07/2020	<b>Giornale di Sicilia</b>	Pagina 16	95
Il rilancio del porto, incontro con Monti			
21/07/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	96
Incontro sul futuro dei porti siciliani			

## Focus

22/07/2020	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 19	97
Crociere, l'appello di Msc e Costa 'Il governo ci dica quando ripartire'			

21/07/2020	<b>Ansa</b>	98
<hr/>		
21/07/2020	<b>Corriere Marittimo</b>	LUCIA NAPPI 99
<hr/>		
21/07/2020	<b>FerPress</b>	100
<hr/>		
21/07/2020	<b>Informare</b>	101
<hr/>		
21/07/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	102
<hr/>		
21/07/2020	<b>Sea Reporter</b>	103
<hr/>		
21/07/2020	<b>Shipping Italy</b>	104
<hr/>		

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821  
Roma, Via Campana 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

**EuPhidra**  
DERMOCOSMESI ITALIANA

**Battuto il Sassuolo, 2 gol di Ibra**  
Pioli convince il Milan:  
riconfermato in panchina  
di **Alessandro Bocci, Carlos Passerini**  
Arianna Ravelli a pagina 42

**Domani gratis**  
Leggere i romanzi  
è una palestra  
per la nostra mente  
di **Daniilo Di Diodoro**  
nell'inserto Corriere Salute

**colorPRO XD**  
LA PRIMA COLORAZIONE  
CAPELLI CON  
ACIDO IALURONICO  
NEL COLORE

**Il vertice Ue** Conte esulta: possiamo far ripartire il Paese. Soddisfatto Mattarella. Salvini: l'accordo è una gran fregatura

## L'Europa svolta, Italia alla prova

Nasce il debito comune. A Roma 209 miliardi, 81 a fondo perduto: una task force per i progetti

### ORA TOCCA A NOI

di **Mario Monti**

L'accordo raggiunto a Bruxelles ha mostrato la capacità di decisione dell'Unione Europea benché le sue regole di governance, in particolare l'unanimità degli Stati membri per approvare il bilancio, sembrano costruite più per garantire i Paesi piccoli che per consentire la gestione rapida ed efficace di quella che altrimenti sarebbe una grande potenza globale.

continua a pagina 28

### GIANNELLI



### I MERITI E I RISCHI

di **Massimo Franco**

Quando si chiede a Giuseppe Conte se davvero ha fatto un tiro «a cucciolo» stile Francesco Toti per piegare l'Olanda, risponde: «Ho dovuto imparare a farlo». Sa che senza l'appoggio soprattutto tedesco e francese, il risultato sarebbe stato ben diverso. Ne dovrà imparare altri. E soprattutto, per il premier e il governo la tentazione più insidiosa da evitare è il trionfalismo.

continua a pagina 8



Il primo ministro italiano Giuseppe Conte (55 anni) con il presidente francese Emmanuel Macron (42 anni)

**L'ANALISI**  
**Tempi e vigilanza**  
**Le insidie dell'intesa**

di **Federico Fubini**

a pagina 5

**IL MINISTRO AMENDOLA**  
**«Il governo adesso**  
**deve muoversi»**

di **Maria Teresa Meli**

a pagina 6

di **Francesca Basso**  
e **Lorenzo Salvia**

L'Italia ritorna da Bruxelles con 209 miliardi, 81 a fondo perduto. Nasce il debito comune. «Possiamo far ripartire il Paese» commenta il premier Giuseppe Conte. La soddisfazione del presidente Sergio Mattarella per l'esito del vertice europeo. Per gestire i progetti sarà creata una task force. «L'accordo è una gran fregatura» dice il leader leghista Matteo Salvini. La cancelliera tedesca Angela Merkel parla di «una nuova era per l'Europa».

da pagina 2 a pagina 8

Di **Caro, Falci, Valentino**

**RUFFINI (AGENZIA ENTRATE)**

**«Le tasse? Si paghino solo su quanto si incassa»**

di **Enrico Marro**



L'obiettivo? «Eliminare l'attuale sistema degli accenti e dei saldi» dice al Corriere Ernesto Maria Ruffini, direttore dell'Agenzia delle Entrate da sei mesi. Si va verso un «fisco in tempo reale» dove «i versamenti scatteranno sui guadagni effettivamente realizzati».

a pagina 30

### INTERVISTA CON NICCOLO' (22 ANNI)

## Il figlio di Zanardi: «Mio padre ce la farà Io e la mamma adesso gli parliamo»

**LE MISURE ANTI VIRUS**  
**Elezioni e stadi**  
**Le nuove regole**

di **Fiorenza Sarzanini**

Prendono corpo le nuove regole per contenere il coronavirus con la ripresa di settembre. Scuole e stadi sono due di punti più delicati per il numero di persone coinvolte. L'ipotesi che è allo studio del comitato tecnico scientifico è quello di prevedere ingressi scaglionati. Tra i nodi anche il voto del 20 e 21 settembre.

a pagina 11



di **Elisabetta Rosaspina**

«Sì o che mio padre ce la farà». Così Niccolò, il figlio di Alex Zanardi. Ieri il campione è stato dimesso dall'ospedale di Stena dove era stato ricoverato dopo l'incidente in handbike per proseguire le cure in una clinica in provincia di Lecco.

alle pagine 18 e 19

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

## Renzi allo specchio

Soltanto chi conosce un po' Matteo Renzi sa quanto possa essergli costato dichiarare in pubblico: «Conte in Europa ha lavorato bene». Non perché non sia vero. E tantomeno perché Renzi non pensi che lo sia. Ma semplicemente perché, e questo gli fa onore, per dire una cosa del genere l'ex premier ha dovuto superare un ostacolo pressoché insormontabile: sé stesso. Immagino le terribili prove a cui si sarà sottoposto davanti all'amico specchio, prima di rilasciare l'intervista. «Conte in Europa ha lavorato bene... Ha lavorato bene... Ha lavorato bene...».



A differenza del Fonzie di Happy Days, quando era costretto ad ammettere di avere sbagliato, alla fine Renzi ce l'ha fatta a completare la frase, riuscendo oltretutto a trattenersi dall'aggiungere «ma io avrei lavorato molto meglio», anche se lo avrà sicuramente pensato. A questo punto, però, sorge un altro sospetto. Dal momento che l'ultima volta in cui aveva parlato bene di qualcuno, quel qualcuno era Enrico Letta, e sappiamo tutti come è andata a finire, se io mi trovassi nei panni con pochette dell'eloquentissimo avvocato Conte, comincerei a prendere seriamente in considerazione l'ipotesi di chiedere asilo politico a chiunque. Persino un asilo frugale all'Olanda di Rutte.

## FRANCESCO BRIOSCHI EDITORE

**Sull'amore e altre cose**  
Mostafae Mastur

LA COLLANA GLI ALTRI  
SI TINGE DI GIALLO

È in libreria **"Sull'amore e altre cose"**  
dello scrittore iraniano **Mostafae Mastur**

Un romanzo moderno,  
una storia d'amore che diventa ossessione  
e svela i turbamenti e le incertezze  
della generazione della guerra Iran-Iraq

Traduzione di **Faezeh Mardani**

00722  
0771120-498008





Nel di **Semplificazioni**, un cavillo per l'inutile progetto dell'aeroporto di Firenze caro ai renziani, ma con le autorizzazioni bocciate. Il **"chiagni e fotti"** funziona



Mercoledì 22 luglio 2020 - Anno 12 - n° 201  
 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 con il libro "Antonio Caponnetto"  
 Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**SCANDALO ENI NIGERIA**

**Pm: "Descalzi va condannato a 8 anni per tangenti"**



BARBACETTO A PAG. 15

**CASO FILM COMMISSION**

**Gdf in Regione: "1 mld regalato" Maroni: "Falso"**

PACELLI A PAG. 8

**MILANO, GENNAIO 1994**

**Strano arresto dei 2 Graviano: novità in arrivo**

LILLO A PAG. 16

**CARCERE VALLETTE (TO)**

**"Botte coi guanti ai detenuti e celle per fare torture"**

BENSO A PAG. 17

**DENUNCIA IN GIAPPONE**

**"Atleti olimpici erano seviziati dagli allenatori"**

PROVENZANI A PAG. 18

**Mannelli**



**SCUOLA** Intervista alla ministra e inchiesta a puntate del "Fatto"

**Azzolina: "In aula a settembre E 300 milioni in più in arrivo"**

La responsabile dell'Istruzione assicura che si tornerà a scuola in sicurezza. La nostra iniziativa "Rientro fai da te": i racconti di come genitori e docenti organizzano la ripartenza

DELLA SALA E FROSINA A PAG. 10 - 11



**Ricoveri Fund**

**Marco Travaglio**

Un'ondata di suicidi a catena, assembramenti nelle terapie intensive (di nuove piene, mastavolta per fegati roscicati) e corse verso i ponti e i viadotti più alti viene segnalata nelle migliori redazioni. Sono quelli che l'avevano detto.

"Conte pronto a svendere l'Italia. Vuole ricorrere al Mes, una trappola che ci consegnerà alla Troika" (Verità, 26.3).

"Inizia il dopo Conte" (Giornale, 4.6).

"Il governo punta al Mes. Lo chiederà a luglio con Spagna e Portogallo" (Repubblica, 14.6).

"Conte prepara il sì al Mes" (Messaggero, 20.6).

"L'Europa fa cucù a Giuseppe" (Verità, 20.6).

"L'Uc sbugiarda Conte millantatore" (Giornale, 20.6).

"Conte pensava di avere già in tasca 200 miliardi. Peccato che mezzo continente lo detesti: debole e indebitato. I soldi ce li daranno con l'elastico" (Pietro Senaldi, Libero, 21.6).

"Il gelo Merkel-Conte" (Corriere della Sera, 27.6).

"Scontro Merkel-Conte" (Messaggero, 27.6).

"Il governo e la sindrome di Rumor. La strategia del rinvio sistematico" (Marcello Sorgi, Stampa, 3.7).

"Conte inizia il suo tour in Europa rimediando solo porte in faccia" (Verità, 9.7).

"Il principio di realtà rifiutato", "Conte si sta appalesando come uno dei più straordinari illusionisti della nostra storia. Ipotizzata la sua maggioranza, annuncia, dice, si contraddice, rinvia alla fine poi ricomincia riportandoci al punto di partenza" (Paolo Mieli, Corriere della Sera, 10.7).

"Giuseppe punta tutto sul Recovery Fund, ma Merkel gliel'ha già smontato. Saranno 500 miliardi e non 750. Germania e Olanda gongolano" (Verità, 10.7).

"Accantonaggio europeo. Conte chiede l'elemosina. Col cappello in mano" (Libero, 14.7).

"Una stagione al tramonto", "Nell'ottobre 2011 un episodio 'umiliante' segnalò la perdita di credibilità di Silvio Berlusconi e del suo governo in Europa... I sorrisi ironici che Merkel e Sarkozy si scambiarono, seguiti dalle risate in sala, produssero sconcerto in Italia... Berlusconi fu indotto a dimettersi... A Berlino è accaduto qualcosa che sembra suggerire una certa analogia con quel lontano episodio... al termine del colloquio tra Merkel e Conte... Nessun sorrisetto, ma sembra prevalere di nuovo la sfiducia verso chi governa in Italia... la diffidenza e il sospetto... L'assetto politico di Romasuscita crescenti dubbi tra i nostri partner... Autostrade può essere l'incidente su cui il governo inciampa. Una stagione politica sta concludendo... L'assurdo del Conte2 è sotto gli occhi di chiunque voglia vedere" (Stefano Folli, Repubblica, 15.7).

SEGLUE A PAGINA 24

**MINUTO PER MINUTO** IL FILM DELLO STORICO CONSIGLIO UE

**Così Conte & alleati han vinto la partita**



**SVOLTA MERKEL  
 POI IL PREMIER  
 SPACCA L'ASSE  
 DEI "FRUGALI"**

CANNAVÒ, DE CAROLIS,  
 DI FOGGIA E SALVINI A PAG. 2 - 3 - 4 - 5

**CHIEDI CHI ERANO GLI EROI**

La collezione di graphic novel di Paper First



**LE NOSTRE FIRME**

- **Padellaro** Manuale anti-Conte a pag. 3
- **Spinelli** I disfattisti battuti a pag. 21
- **Ossola** Che vuol dire "frugale" a pag. 5
- **Ragazzi** Privato non è bello a pag. 13
- **Robecchi** Circo Barnum Usa a pag. 13
- **Truzzi** Vuoti da lavoro smart a pag. 13

**I TEATRI DA OTTOBRE**

**Gli Stabili a rate: Kafka, Pinocchio e la Costa-Valeri**

TAGLIABUE A PAG. 22

**La catteriveria**

I soldi del Recovery fund arriveranno nel 2021. Prima a Bruxelles devono segnare le banconote

WWW.SPINDOZA.IT





# IL FOGLIO



Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel. 04589990.1

quotidiano

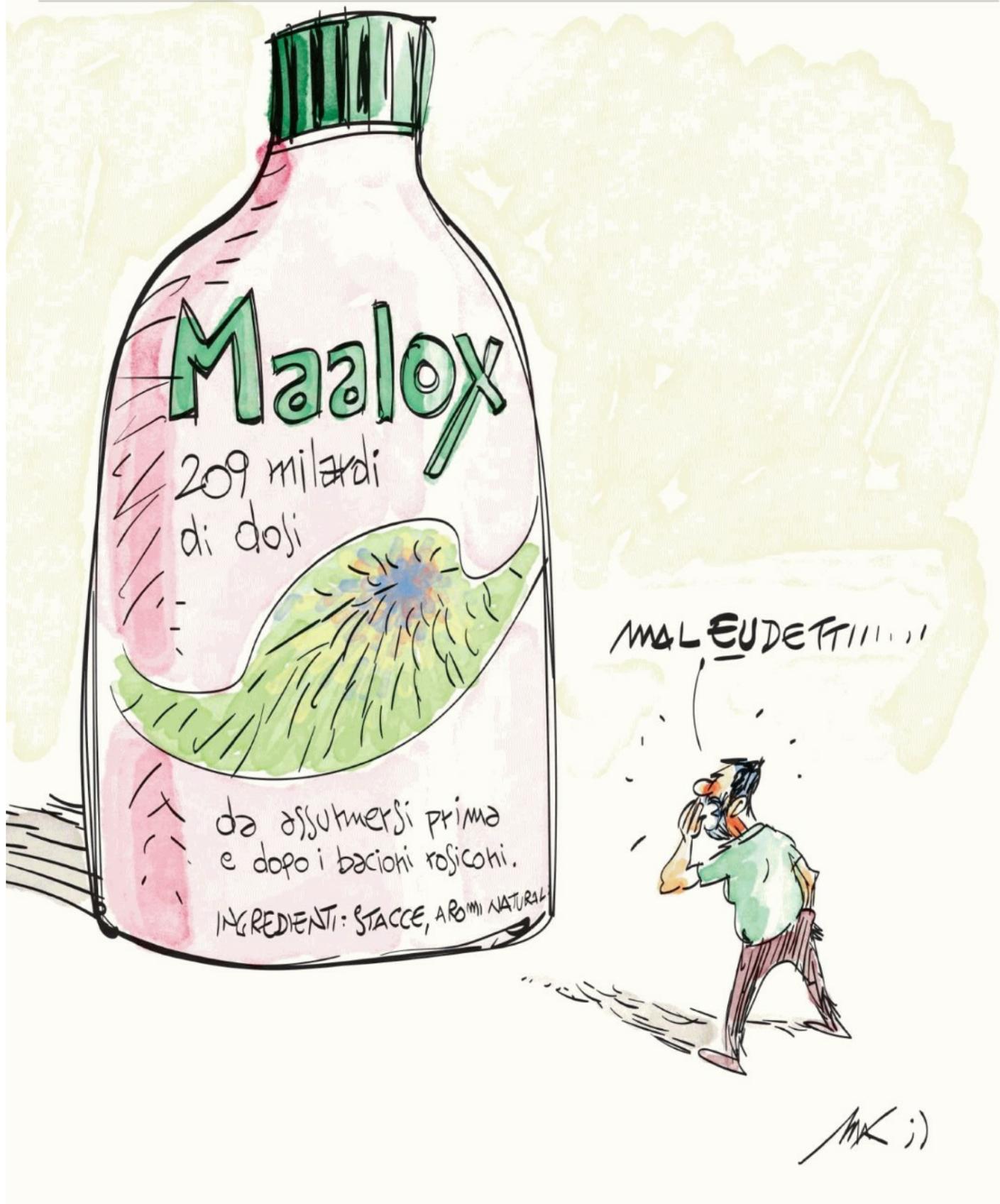


Sped. in Abb. Postale - DL 553/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DDC MILANO

ANNO XXV NUMERO 173

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 22 LUGLIO 2020 - € 1,80





# il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO  
MERCOLEDI 22 LUGLIO 2020 Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI Anno XLVII - Numero 173 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
ISSN 1120-4371 F. Geronzi - tel. 02-76000001

## STROZZATI DAL FISCO

# Rivolta dei commercialisti

«Subito sciopero se il governo non rinvia le tasse»

## Mattarella istruisce Conte: ora le riforme

Dopo gli imprenditori, anche i commercialisti protestano contro il governo: senza la proroga al 30 settembre delle scadenze fiscali, minacciano forme di «disobbedienza» che possono arrivare all'astensione dall'invio dei dati dei contribuenti. Intanto il premier Conte torna da Bruxelles con un accordo positivo per l'Italia. E il presidente Mattarella avverte: usiamo bene i fondi Ue.

servizi da pagina 2 a pagina 8

### L'ANALISI

#### IL GOVERNO RISCHIA IL CRAC SUI FONDI UE

di Augusto Minzolini

Insapevoli. La ragione che spiega la montagna di soldi che ci arriverà dall'Europa può essere riassunta in una vecchia espressione che andava in voga durante l'ultima crisi finanziaria del 2008: «Too big to fail», ovvero «troppo grande per fallire». Ebbene, un'Italia sull'orlo del precipizio, con previsioni del Pil -11,2%, in caso di fallimento si sarebbe portata dietro tutto il continente: un pericolo che Angela Merkel e Emmanuel Macron, veri registi dell'operazione Recovery fund, avevano ben presente. Conte ha fatto quel che doveva fare restando dalla loro parte. Ora, però, c'è il vero problema, che è enorme: questa montagna di soldi deve essere ben spesa, deve servire a modernizzare e razionalizzare il Paese, se ciò non avverrà, se si continuerà a disperdere denaro in assistenzialismo o, peggio, in *markette*, se non si investirà sul nostro sistema produttivo, non solo si perderà un'opportunità, ma si rischierà il crack: perché si allargherà ulteriormente il buco del nostro debito pubblico e ridare indietro i prestiti diventerà impossibile. Senza contare che se il governo insisterà a gettare euro al vento, il rubinetto rischia di chiudersi ancor prima di aprirsi, visto che le «condizionalità» ci sono, eccome: non siamo in mano all'Olanda, ma alla Francia (...)

segue a pagina 6

### VERTICE EUROPEO

#### Berlusconi: «Accordo buono ma va coinvolta l'opposizione»

Anna Maria Greco



IN EUROPA Silvio Berlusconi, leader del centrodestra

Sì, l'accordo sul Recovery fund è «una buona notizia» per l'Italia e ne esce un'Europa «rafforzata». Silvio Berlusconi mantiene la sua linea iniziale e non teme di uscire dal coro del centrodestra. Che poi, non è neppure un coro, visto che solo Matteo Salvini insiste ad attaccare, mentre Giorgia Meloni riconosce gli aspetti positivi del patto. Ma adesso l'ex premier chiede al governo maggiore collaborazione.

a pagina 7

### GUAI PER LA AZZOLINA

#### Tra banchi, orari e professori il ritorno a scuola è già un incubo

Angeli a pagina 15

### I COMMENTI

#### Il recovery lombardo che arriva ogni anno

di Alberto Giannoni

C'è un «recovery fund» che passa inosservato: è quello lombardo. Oggi si parla molto degli 82 miliardi di fondo perduto che dall'Europa arrivano all'Italia. E si dimentica il fatto che ogni anno dalla Lombardia arrivi al Paese una cifra paragonabile, per ordine di grandezza: sono i 54 miliardi di residuo fiscale della prima regione italiana per Pil. A tanto ammonta la differenza fra i tributi che la Lombardia versa all'erario e l'ammontare dei servizi che riceve dallo Stato.

a pagina 3

#### Dalle «tenebre» all'alba di Bruxelles

di Giacomo Susca

Deve essere una specie di legge del contrappasso, non c'è altra spiegazione. Serviva la compagnia dei grandi dell'Unione, dalla Merkel a Macron e compreso quel cattivone di Rutte, per far capire al premier Conte quanto sia pesante trascinare una trattativa fino alle prime luci dell'alba. Perché quando alle 5.32 di ieri mattina il belga Michel ha annunciato su Twitter: «Deal!», accordo raggiunto dopo 92 ore di discussioni, ci siamo persuasi che allora è vero, la notte (...)

segue a pagina 5

### SPOSTATA LA SEDUTA DEL CSM

## I giudici non si autoprocessano Palamara rinviato a settembre

Luca Fazzo

Se al Csm avessero davvero voglia di fare pulizia dell'incredibile marciume scoperto dalla Procura di Perugia indagando sull'ex consigliere Luca Palamara, dovrebbe esserci la coda da membri ansiosi di fare parte della sezione disciplinare e di accertare in fretta quanto accaduto. Invece il procedimento contro Palamara e altri 5 ex consiglieri fa finta di cominciare e poi viene rinviato di due mesi, 15 settembre, e non si conoscono i componenti della sezione.

a pagina 10

### VERTICI NEL MIRINO

#### Pm contro Eni Chiesti 8 anni per Scaroni e De Scalzi

servizio a pagina 10

**IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPEDIZIONE IN ABONNAMENTO), IL 30% DEI RICCHI IN ITALIA È IN UNO DEI 100 PAESI PIÙ RICCHI DEL MONDO.**

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

**SUSTENIUM**

**L'INTEGRATORE ENERGIIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA\***

\*DATI FONTE: DATI IQVIA MARZO 2020

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA. LEGGERE BASTA E C'È UNO STILE DI VITA SANO.

**IL «GIORNALE» DELL'ESTATE**

**I misteri di «Ghe-minga», la stella che non c'è**

di Vittorio Macioce

Ghe-minga ha un padre e una madre italiani, due grandi astrofisici: Giovanni Bignami e Patrizia Caraveo. È un giorno di sole a Polignano a Mare. È qui che ti ritrovi a chiacchiere con lei, Patrizia Caraveo. Al Festival del libro possibile è arrivata per presentare il suo ultimo saggio. Ti racconta che la notte sta sparendo, che c'è troppa luce per guardare il cielo e lo spazio è strapieno di satelliti artificiali che fanno da specchio, tanto da oscurare i più potenti telescopi.

a pagina 20

---

**DIBATTITO IN QUOTA**

**Il bambino sul Cervino e l'età per le scalate**

Lucia Galli

a pagina 17

---

**IL MODELLO TAFFO**

**Se anche la morte è questione di marketing**

di Massimiliano Parente

a pagina 26

**IL CALORE CI UNISCE.**

**Italgas**

www.italgas.it



# IL GIORNO

MERCOLEDÌ 22 luglio 2020  
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



Luca Lucci dovrà stare lontano dalla città per 3 anni

**Socialmente pericoloso**  
**Al capo ultrà milanista**  
**il giudice toglie il tesoro**

Consani e Palma a pagina 14



Cremona, nei guai una Onlus

**Soldi per il Covid**  
**spariti nel nulla**  
**C'è anche il prete**

Ruggeri a pagina 15



## Ecco quello che la Ue vuole da noi

I soldi di Bruxelles sono vincolati alle riforme. Pensioni nel mirino, i partner puntano al dietrofront su quota 100. Poi gli investimenti su digitale, green economy, sanità e istruzione. Maggioranza ancora divisa sul Mes

Servizi  
alle p. 4, 5 e 6

Da outsider a uomo forte

**Conte vincitore**  
**È diventato**  
**un vero leader?**

Raffaele Marmo

**È** la cosa che gli riesce meglio. Secondo i suoi estimatori. È la sola cosa che gli riesce. Secondo i critici. La «cosa» è il muoversi ai tavoli internazionali da trattativa incallito: scaltro, sudante e duro. Come se avesse frequentato a lungo l'Ena di Parigi o si fosse sempre aggirato nelle retrovie dei palazzi di Bruxelles e delle altre capitali.

Certo è che in una stagione di nani politici e di fuochi fatui, Giuseppe Conte, l'ormai ex «avvocato del popolo», in poco più di due anni si è rivelato l'ultimo «capitano di ventura» della politica italiana: gentile e abile, ma cinico e spietato quanto basta per disarcionare «amici», rivali e avversari. Soprattutto grazie alla capacità di spendere in casa i risultati ottenuti all'estero.

Continua a pagina 3

**ZANARDI BRUCIA LE TAPPE E LASCIA A SORPRESA L'OSPEDALE**  
**LA BATTAGLIA CONTINUA NEL CENTRO CHE CURÒ BOSSI E COLUMBRO**



Alex Zanardi, 53 anni

**ALEX RITORNA**

Di Blasio, De Salvo e commento di Turrini alle pagine 2 e 8

DALLE CITTÀ

Milano, Sos dei genitori

**Settemila bimbi**  
**per ora esclusi**  
**da nidi e materne**  
**«È uno scandalo»**

Vazzana nelle Cronache

Fiamme gialle in Regione

Quel milione "regalato" alla Film commission Blitz della Finanza

Servizio nelle Cronache

Missione 2026

**Olimpiadi invernali**  
**La ripartenza**  
**è senza ritardi**

Mingoa nelle Cronache



Brescia, sentenza dopo la sterilizzazione sbagliata

**Il figlio indesiderato**  
**lo mantiene il ginecologo**

Raspa, Bandera e Terragni alle p. 2 e 13



Intervista / «Da Mina a Elvis, li ho stregati tutti»

**«Io che non vivo...»**  
**Donaggio, note nel mito**

Bogani a pagina 27

**PROSCIUTTO TOSCANO DOP**

**Il Sapore della Tradizione**

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM





**Domani L'ExtraTerrestre**

**CAMMINI** Passo dopo passo tra natura e salute. Una vacanza diversa lungo gli antichi percorsi italiani che fanno bene al corpo e alla mente



**Culture**

**ABEBE BIKILA** L'impresa dell'atleta etiopio alle Olimpiadi di Roma del 1960 nel memoir Sylvain Coher  
**Flaviano De Luca** pagina 10



**Visioni**

**SIC 2020** Il programma della sezione del Festival di Venezia, all'insegna della ripartenza del cinema post Covid  
**Giovanna Branca** pagina 13

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE  
e EURO 2,00

# il manifesto

quotidiano comunista

MERCOLEDÌ 22 LUGLIO 2020 - ANNO L - N° 174

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Giuseppe Conte, Mark Rutte, Angela Merkel, Ursula von der Leyen foto LaPresse

**ARRIVANO I SOLDI, FINISCONO GLI ALIBI**

NORMA RANGERI

**M**agari il commissario Paolo Gentiloni esagera quando dice che, dopo l'euro, siamo di fronte al passaggio «più rilevante nella storia della comunità europea». Ma di certo il presidente del consiglio Conte, ieri mattina sceso dall'aereo e ricevuto al Quirinale da Mattarella, se non la guerra, ha però vinto la prima, campale battaglia. Dimostrando un coriaceo mediatore, qualità del resto ampiamente sperimentata nel suo ruolo di capo equilibrista dell'inedita maggioranza che lo sostiene. Politicamente, guardando al cortile di casa, la missione compiuta al tavolo europeo rafforza il governo e divide le opposizioni di centrodestra. L'intesa raggiunta a Bruxelles tra i 27 è storica nel senso che ribalta la filosofia dell'austerità perché, per la prima volta dai tempi di Maastricht, si approva l'emissione di un debito comune europeo, con i deficit dei paesi che si gonfiano come neppure il vecchio lord Keynes avrebbe immaginato. Storica non fosse altro perché lo è la fase mondiale, con una guerra, una grande guerra, con i suoi 600mila morti e il crollo delle economie globali, già devastate dalla grande crisi del 2008. L'Italia ne ha rappresentato l'epicentro in Europa, con le sue decine di migliaia di vittime e l'economia a picco. E per questo proprio è risultata la maggiore beneficiaria del Next generation Eu, spuntando 36-38 miliardi in più dell'annunciato prestito (praticamente un Mes, sarà un caso o forse no).

— segue a pagina 14 —

# Compromesso storico



*L'accordo sul Recovery Fund arriva all'alba: con il piano di aiuti ai paesi piegati dal Covid, l'Ue salva anche se stessa. Una vittoria per Merkel, che non nasconde le «dolorose concessioni»: tagli su ricerca, sanità e transizione energetica, vaghezza sui diritti. Mattarella soddisfatto riceve Conte: «Ora interventi rapidi». La maggioranza si ricompatta, destra spaccata* pagine 2,3

**Bruxelles**  
*L'asse franco-tedesco si rimette in moto*

Anna Maria Merlo **A PAGINA 2**

**Destre europee**  
*Il brutto risveglio dei sovranisti*

Sebastiano Canetta **A PAGINA 2**

**Roma**  
*L'anticipo del 10% può allontanare il Mes*

Andrea Colombo **A PAGINA 3**

**Intervista**  
*Cecilia Guerra: «Adesso ci serve un pensiero lungo»*

Roberto Ciccarelli **A PAGINA 3**

Pesci Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. - Sped. in abb. post. - 00722 - 9770225 - 213000

**7** SetteSore SettePiazze SetteLibri

**10** DECIMA EDIZIONE

**PERDASDEFUGU** 27 luglio - 2 agosto 2020

**PIRELLI GÖTTSCHE LOWE**

**AUTORI**

- Nazario Bray
- Maurizio Grandi
- Bernard Guetta
- Alessio Lasta
- Lia Piano
- Matteo Porru
- Sergio Rizzo
- Amedeo Spagnuolo
- Benedetta Tebaldi
- Simone Veronesi
- Carlo Vignola

## IL CANDIDATO VENETO

**«Sfido Zaia, non è bravo né è un leghista buono»**



Parla Arturo Lorenzoni, il candidato delle sinistre contro Zaia: «Il presidente è un bravo comunicatore, ma i veneti conoscono le condizioni della nostra sanità: la sta privatizzando». «Qui c'è una comunità che non riconosce nei valori leghisti. Con la paura non si costruisce la sicurezza. E neanche il rilancio economico» **DANIELA PREZIOSA A PAGINA 4**

## Recovery Fund

**Un cambio di rotta nell'economia europea post Covid**

FELICE ROBERTO PUZZUTI

Ci sarà modo di approfondire l'accordo raggiunto dalla Commissione europea, ma se si astrae dalla teatralità delle trattative e si esaminano gli aspetti di fondo e di lungo periodo del risultato, l'aggettivo "storico" da molti usato non sembra fuori luogo.

— segue a pagina 15 —

## all'interno

### Siria

**Lo scontro Usa-Russia sugli aiuti lo pagano i civili**

MICHELE GIORGIO **PAGINA 8**

### Usa

**A Portland prove di stato autoritario**

MARINA CATUCCI **PAGINA 9**

### Conflitti

**Escalation tra Erevan e Baku preoccupa Putin**

YURI COLOMBO **PAGINA 9**

## OMOFOBIA

**Equilibrismi per salvare la legge**

È stata battezzata «clausola salva idee» e potrebbe rappresentare la strada, seppure molto stretta, attraverso la quale alla Camera si riuscirebbe ad arrivare all'approvazione della legge contro l'omotransfobia, con in più il risultato di spaccare il centrodestra. È contenuta negli emendamenti presentati in commissione Giustizia ed esclude che possa essere considerata reato la libera espressione e manifestazione di convincimenti od opinioni riconducibili al pluralismo delle idee, purché non istighino all'odio e alla violenza». **A PAGINA 6**





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILE N° 201 ITALIA  
SPEZIE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 22 Luglio 2020 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL CORAIO", EURO 1,30

**Il dopo-Covid**  
La musica si rifugia nel web ora alle star piace lo streaming  
Andrea Spinelli a pag. 15



**A Parma Lozano centravanti**  
Ringhio re del turn-over ma i titolarissimi sono sempre gli stessi  
Commento di De Luca a pag. 38



**Dopo l'incidente**  
Zanardi dimesso ora la sfida della riabilitazione «Percorso lungo»  
Lucilla Vazza a pag. 12



## Tasse e pensioni, le richieste Ue

►Tra le riforme indicate per accedere al Recovery: la fine di quota 100 e stop sconti fiscali Conte chiude al Pd e a Gualtieri: no al Mes. Mattarella: bene l'intesa, ora azioni concrete

**Il tesoro da non sprecare**  
QUEI MILIARDI DA TRASFORMARE IN PROGETTI

Giorgio La Malfa

«L'Europa si farà attraverso la crisi, e sarà costituita dalla sommatoria delle soluzioni che saranno date a queste crisi», aveva scritto nel 1976 Jean Monnet, che è stato uno dei grandi artefici del processo di integrazione europea nel secondo dopoguerra. Di fronte alla fragilità evidente delle istituzioni europee in questi anni ed alla crescita dei consensi raccolti, sia nei Paesi fondatori, sia nei nuovi paesi membri, da leader politici di ispirazione nazionalistica, la frase di Monnet sembrava poco più di un auspicio.

Continua a pag. 39

**I leader al vertice**  
SE LA SOVRANITÀ VIENE USATA PER COSTRUIRE

Vittorio E. Parsi

Risorse per 209 miliardi di euro a disposizione per evitare che le conseguenze economiche della pandemia decretino l'affossamento definitivo del Paese: si tratta di un'opportunità, forse l'ultima, per riscrivere il futuro dell'Italia e chi parla di «fregatura grossa come una casa», semplicemente, potrebbe aver frainteso. Piaccia o meno, Giuseppe Conte è riuscito nell'impresa, tutt'altro che scontata, di ben servire l'interesse nazionale italiano.

Continua a pag. 39

Trovato l'accordo, ora si apre la partita delle riforme per accedere al Recovery Fund: tra le richieste dell'Ue la fine di quota 100 e lo stop agli sconti fiscali. Il premier Conte chiude al Pd e a Gualtieri: no al Mes, il Capo dello Stato ha espresso apprezzamento e soddisfazione per l'esito del Consiglio europeo che contribuisce alla creazione di condizioni proficue perché l'Italia possa predisporre rapidamente un concreto ed efficace programma di interventi.

Gentili e servizi da pag. 2 a 7

**Le interviste del Mattino**

«Il premier si è battuto ma restano troppi paletti»



Giorgia Meloni  
«Ora basta bonus e marchette attenti al freno d'emergenza»

Valentino Di Giacomo a pag. 5



**Salvini e Di Maio spiazzati**

Il balzo dell'avvocato che ora può davvero prendersi i CinqueStelle

Mario Ajello

«Gli amici gli dicono: «Ora per un po' non sentiremo più parlare di Draghi al tuo posto. Ma solo per un po', poi ricominceranno». È lui, Giuseppe Conte, risponde con un sorriso: «Vabbè, lasciamoli parlare». Continua a pag. 39

**Il giallo in Colombia**  
Dall'arma sparita all'amica fuggita tutti i punti oscuri della morte di Mario

Maria Pirro

Tre inchieste sono in corso per chiarire le circostanze della morte di Mario Paciolla. E sono otto le tracce raccolte dal Mattino, contattando fonti qualificate in Italia, Colombia e Usa, che potrebbero aiutare a chiarire il mistero di quello che è stato frettolosamente liquidato dalle autorità colombiane come «suicidio» ma che tale pare non sia.

A pag. 13

**Claudio Pollio Il pompiere 40 anni fa, oro a Mosca nella lotta**



Mosca 1980: Claudio Pollio sul podio e, a destra, il campione olimpico di lotta oggi a 62 anni



«Ho vinto le olimpiadi e sono sparito»

Gianluca Agata a pag. 19

**L'emergenza che non sparisce**

**De Luca: avanti così e le mascherine tornano obbligatorie**

«Inevitabile se crescono ancora i contagi Troppi non si proteggono come si deve»

Adolfo Pappalardo a pag. 10

**Lamorgese**

«Caos movida le famiglie fermino i giovani»

Cristiana Mangani a pag. 9

**Ascierto, il libro**

«Gli scienziati del Mezzogiorno oscurati in tv»

Giovanni Chianelli a pag. 10

**Il video del minorenne** L'azienda fornisce 3 versioni  
«Il bus guidato dalla moglie» e l'Anm sospende l'autista

Paolo Barbuto

C'è un'indagine interna in Anm per capire cosa sia realmente accaduto in quel bus e chi fosse alla guida al momento in cui i cittadini hanno scattato foto e registrato video. Nella denuncia, corredata da video, del consigliere regionale Borrelli si parla di un ragazzino, figlio dell'autista, l'azienda di tra-

sporti napoletana sostiene prima che al volante c'era un giovane autista che stava facendo pratica, poi che al posto di guida c'era la moglie del dipendente Anm. Nel frattempo l'unica certezza è che l'autista al quale era stato affidato il mezzo è stato sottoposto a un provvedimento di sospensione dal lavoro.

In Cronaca





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 142\* N° 201 ITALIA  
Sped. in A.P. 0333/2002 conv. L.4/2004 art.1 c.1 B03 RP

NAZIONALE



Mercoledì 22 Luglio 2020 • S. Maria Maddalena

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

**La scoperta**  
Test del sangue che prevede e svela il tumore 4 anni prima  
Montebelli a pag. 21



**Santa Cecilia**  
Pappano, ovazione e complimenti di Mattarella per il suo Beethoven  
Della Libera a pag. 24



**Atalanta seconda**  
Roma, con la Spal sarà turnover Zaniolo riconvocato Milan ok e resta Pioli  
Nello Sport



**Il Messaggero**  
**GOAL!**  
[ilmessaggero.it/sport](http://ilmessaggero.it/sport)

**L'ultima occasione**  
Ora la sfida è trasformare quei miliardi in riforme

Vittorio E. Parsi

**R**isorse per 209 miliardi di euro a disposizione per evitare che le conseguenze economiche della pandemia decretino l'afossamento definitivo del Paese: si tratta di un'opportunità, forse l'ultima, per riscrivere il futuro dell'Italia e chi parla di «fregatura grossa come una casa», semplicemente, potrebbe averne frainteso.

Piacca o meno, Giuseppe Conte è riuscito nell'impresa, tutt'altro che scontata, di ben servire l'interesse nazionale italiano e quello dell'Unione Europea, alla quale apparteniamo, aiutando a far ritrovare dallo stesso lato della barricata tanto la Commissione quanto i quattro grandi d'Europa: Germania, Francia, Italia e Spagna.

Senza questo allineamento la cosa non sarebbe stata possibile. Che l'asse Berlino-Parigi resti centrale in qualunque configurazione europea lo capisce quasi chiunque e, di sicuro, chiunque sia in buona fede. Ma non era per nulla detto dove si sarebbero collocate Francia e Germania. Soprattutto ad Angela Merkel occorre una posizione che fosse difendibile dagli attacchi dei sovranisti interni ma che offrisse anche una prospettiva dinamica rispetto allo stato dell'Unione nei confronti del «neo-sovrannisti frugali». A trattati vigenti, quello concordato a Bruxelles all'alba di ieri è stato il massimo che si potesse ottenere. Certo, ha messo in evidenza come il ruolo degli Stati sovrani resti determinante anche dentro l'Unione Europea.

Continua a pag. 27

## Conte chiude al Pd: no al Mes

► Apprezzamento del Colle per l'accordo sui fondi Ue: ma adesso azioni rapide e concrete. Il premier: «Cambiamo volto al Paese, ma niente nuovi debiti». Fisco, minicondono alle imprese

Piccoli e Valentino sfilano in presenza: «Bianco, purezza oltre il virus»



**L'alta moda, Roma e Cinecittà**  
«I nuovi sogni ripartono da qui»

Alcuni modelli della nuova collezione presentata da Valentino a Cinecittà. Franco a pag. 16

I nodi giustizia civile e Quota 100

Le richieste della Ue all'Italia: stop a sconti fiscali e prepensionamenti

Luca Cifoni

**N**elle 68 pagine delle conclusioni del Consiglio europeo, uno dei punti-chiave dell'accordo riguarda le ri-



forme. Stop a Quota 100 in tema di pensioni, migliorare il coordinamento tra autorità nazionali e regionali nella sanità, ridurre la pressione fiscale sul lavoro. A pag. 5

Acquaviti, Ajello, Bassi, Gentili e Di Giacomo alle pag. 2, 3, 4 e 18

«Mascherina sempre: i giovani capiscano, si rischia il lockdown»

► L'intervista. La ministra Lamorgese: «Famiglie e scuola ci aiutino». Migranti, allarme jihadisti

Cristiana Mangani

**«L**a mascherina va messa sempre, questo i giovani devono capirlo. Altrimenti si rischia un nuovo lockdown». Il ministro dell'Interno, Luciana Lamorgese, chiede responsabilità: «Famiglie e scuola spieghino i pericoli». Intanto si aggrava l'allarme migranti: «Martedì sarò a Tunisi con un piano».

Le regole semplici e l'oltraggio al buonsenso

Paolo Graldi

**V**a a finire che torna ad abbattersi su tutto e tutti quella mannaia chiamata lockdown.

A pag. 9

Continua a pag. 27

Trasferito vicino Lecco: «Via al recupero neurologico»  
Zanardi dimesso, ora la riabilitazione

**ROMA** Dopo un mese di ricovero a Siena, il viaggio di Alex Zanardi è ripreso ieri mattina in direzione «Villa Beretta», il centro specialistico nel lecchese dove il campione è stato trasferito per cominciare il percorso di neuro-riabilitazione. Così, a poco più di un mese dal terribile incidente con la sua handbike, sulla strada che da Pienza porta a San Quirico, la vita del campione ricomincia la sua corsa, questa volta verso una lenta, ma non impossibile ripresa. Su questo i medici hanno mostrato un cauto ottimismo, la famiglia e tutti i tifosi di Zanardi ci sperano.

Vazza a pag. 15

Tra fiction, spot e hit parade

Totti, Vieri e Del Piero: dopo i gol la vita da bomber sui social e in tv



**ROMA** Una nuova vita oltre il calcio. L'estate dei distanziamenti racconta di vecchi campioni vicini a un'idea diversa di sé. Da Bobo Vieri, alias «Vita da bomber», il primo caso di ex calciatore fattosi e creatore d'intrattenimento social, a Francesco Totti e Alex Del Piero: fiction, spot e hit parade.

Sorio a pag. 16

LEONE, IL SOGNO DIVENTA REALTÀ

**Buogiorno, Leone!** Arriva sua maestà il Leone, con l'ingresso del Sole nel segno alle ore 10 e 37 minuti. Ed è immediato un primo successo. Predisposizione a indovinare i nuovi incontri professionali di questo periodo, grazie alla Luna, ma sono possibili anche i primi innamoramenti della stagione. Solo voi avete la protezione fantastica di Venere-Marte-Sole, organizzatevi per il finale di luglio. Auguri.

L'OROSCOPAZIONE INDIRIZZATA  
L'oroscopo all'interno

Orari differenziati, istituti al lavoro per aiutare i genitori  
Ritorno in aula, doposcuola gratuito

**ROMA** Il doposcuola potrebbe essere la soluzione in mano agli istituti per andare incontro alle famiglie che, con le nuove disposizioni anti-Covid, si potrebbero ritrovare in difficoltà con gli orari scolastici stravolti dal distanziamento. Si tratterebbe di un servizio mirato, senza spesa aggiuntiva per le famiglie. La scuola infatti a settembre dovrà cambiare volto, a cominciare dalla campanella che potrebbe essere anticipata alle 7.30 per garantire l'arrivo scaglionato delle classi ed evitare così gli assembramenti tra studenti.

Loiacono a pag. 14

Vale 40 milioni: causa a Christie's  
La guerra per il «diamante rosa»  
Primo round agli eredi Angiolillo



Valentina Errante

**I**l diamante rosa da 40 milioni conteso, prima vittoria in tribunale per gli Angiolillo, che accusano in Usa la casa d'asta Christie's di avere acquistato e poi venduto ai reali del Qatar un gioiello rubato. Il diamante era di Renato Angiolillo e lo aveva regalato alla moglie.

A pag. 13

\* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50



# il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 22 luglio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



L'Atalanta vince 1-0, traversa di Barrow

**Il Bologna ha carattere, ma Muriel non perdona Lite Gasp-Mihajlovic**

Caniato, Giordano, Rabotti e Vitali nel QS



## Ecco quello che la Ue vuole da noi

I soldi di Bruxelles sono vincolati alle riforme. Pensioni nel mirino, i partner puntano al dietrofront su quota 100 Poi gli investimenti su digitale, green economy, sanità e istruzione. Maggioranza ancora divisa sul Mes

Servizi alle p. 4, 5 e 6

Da outsider a uomo forte

**Conte vincitore È diventato un vero leader?**

Raffaele Marmo

**È** la cosa che gli riesce meglio. Secondo i suoi estimatori. È la sola cosa che gli riesce. Secondo i critici. La «cosa» è il muoversi ai tavoli internazionali da trattativa incallito: scaltro, sudante e duro. Come se avesse frequentato a lungo l'Ena di Parigi o si fosse sempre aggirato nelle retrovie dei palazzi di Bruxelles e delle altre capitali. Certo è che in una stagione di nani politici e di fuochi fatui, Giuseppe Conte, l'ormai ex «avvocato del popolo», in poco più di due anni si è rivelato l'ultimo «capitano di ventura» della politica italiana: gentile e abile, ma cinico e spietato quanto basta per disarcionare «amici», rivali e avversari. Soprattutto grazie alla capacità di spendere in casa i risultati ottenuti all'estero.

Continua a pagina 3

**ZANARDI BRUCIA LE TAPPE E LASCIA A SORPRESA L'OSPEDALE LA BATTAGLIA CONTINUA NEL CENTRO CHE CURÒ BOSSI E COLUMBRO**



Alex Zanardi, 53 anni

**ALEX RITORNA**

Di Blasio, De Salvo e commento di Turrini alle pagine 2 e 8

DALLE CITTÀ

Bologna, solidarietà al musicista

**Anonimo benefattore paga le multe di Spongano**

Cucci in Cronaca

Bologna, la ministra in città

**Sopralluogo della Azzolina «Scuole pronte»**

Gieri Samoggia in Cronaca

Bologna, nuovo allarme

**Nettuno più sicuro Ecco il sensore contro le invasioni**

Zuppiroli in Cronaca



Brescia, sentenza dopo la sterilizzazione sbagliata

**Il figlio indesiderato lo mantiene il ginecologo**

Raspa, Bandera e Terragni alle p. 2 e 13



Intervista / «Da Mina a Elvis, li ho stregati tutti»

**«Io che non vivo...» Donaggio, note nel mito**

Bogani a pagina 27



AUTOURTITI



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

MERCOLEDÌ 22 LUGLIO 2020

# IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXCV - NUMERO 173, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

## A LUGLIO E IN UN FERRARIS VUOTO È IL DERBY DELLE PRIME VOLTE

GLI ARTICOLI / NELL'INSERTO AL CENTRO DEL GIORNALE E ALLE PAGINE 40-42



## CONTESTATA LA RIQUALIFICAZIONE Bocca di Magra, in scena la disfida degli alberi

L'ARTICOLO / PAGINA 18

### INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 14
Economia-Matrimo	Pagina 18
Genova	Pagina 22
Album-Genova	Pagina 32
Xte	Pagina 36
Programmi-Tv	Pagina 38
Sport	Pagina 40

DI MAIO PROPONE UNA CABINA DI REGIA, NO DEL PREMIER E DI GUALTIERI

# I miliardi dell'Ue fanno già gola Conte ai ministri «Li gestirò io»

Mattarella soddisfatto per l'intesa: ora le riforme Salvini: è una resa. Ma anche Meloni si smarca

### L'ANALISI

**MASSIMILIANO PANARARI**  
TASK FORCE,  
LA TENTAZIONE  
IRRRESISTIBILE

A volte sembra quasi un malanno di stagione. E, per certi versi, lo si può ritenere un effetto collaterale della malattia - la pandemia del coronavirus - che sta purtroppo ridefinendo ogni aspetto della nostra società, politica compresa. Ed ecco arrivare allora, a ondate, come fosse una bronchite, la «taskforce». Ultimo episodio, l'annuncio fatto poche ore fa da Giuseppe Conte, reduce dall'estenuante negoziato di Bruxelles.

L'ARTICOLO / PAGINA 17

L'accordo raggiunto a Bruxelles sul Recovery Fund inizia a provocare le prime spaccature nel governo. L'arrivo di 209 miliardi per l'Italia, anche se finalizzati alle riforme e sottoposti al controllo Ue, suscitano appetiti. Il ministro degli Esteri Di Maio propone l'istituzione di una cabina di regia ministeriale per decidere collegialmente come spendere i soldi europei, ma il premier Conte lo gela: a decidere sarà una task force nominata da Conte, che farà capo a Palazzo Chigi. Il ministro Gualtieri si dice d'accordo. Dal Quirinale tra le soddisfazioni per l'accordo europeo, ma anche la richiesta di avviare le riforme. Il centrodestra si spacca, con Salvini che boccia l'intesa senza appello e Meloni su posizioni meno critiche.

SERVIZIO / PAGINE 8-9

### LO SCENARIO

**VERONICA DE ROMANIS**  
ECCO PERCHÉ  
IL MES  
SERVE ANCORA

È vero che i prestiti del Mes e del Next Generation Eu hanno più o meno la stessa convenienza, ma considerare i primi come i secondi significa commettere un grave errore.

L'ARTICOLO / PAGINA 17

### ROLLI



## Si chiamerà Ponte Genova San Giorgio



Scelto il nome del ponte progettato da Piano. Inaugurazione il 3 agosto con il presidente Mattarella SCULLI E PADOVANO / PAGINA 4

PROTESTE DOPO L'INVITO A «CAMBIARE LA NARRAZIONE». MODELLO GENOVA ESTESO A TUTTE LE GRANDI OPERE

# Lite su cantieri e traffico tra imprese e ministra

De Micheli: la Liguria non è irraggiungibile. Confindustria: inaccettabile

Tensioni e malumori. La visita a Genova della ministra Paola De Micheli ha scatenato un mare di polemiche. «La ministra ci ha detto che la Liguria non è irraggiungibile. E che la nostra è una narrazione sbagliata della realtà», hanno accusato tutte le associazioni di categoria. Il presidente di Confindustria, Giovanni Mondini: «inaccettabile». Il modello Genova, intanto, sarà adottato per tutte le grandi opere liguri.

DELL'ANTICO DEI ROSSI / PAGINE 2E-3

### LA TITOLARE DEI TRASPORTI

**Marco Menduni**  
«Sono stata equivocata  
Conosco bene i disagi  
la situazione migliora»

«I cantieri sono in via di risoluzione. Ho sollecitato a cambiare la narrazione per non spaventare chi vuole venire in Liguria», dice la ministra Paola De Micheli.

L'ARTICOLO / PAGINA 2

### IL COMMENTO

**ROBERTO ONOFRO**  
MA I GENOVESI  
MERITAVANO  
ALTRE PAROLE

La vera narrazione sbagliata è quella di chi non comprende che attraversare la Liguria è un'impresa che richiede nervi saldi.

L'ARTICOLO / PAGINA 17

**AURUM** 1982

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI  
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

**BUONGIORNO**

Il sovranista è un mestiere complicato di questi tempi. Prendete Geert Wilders, sovranista olandese. È furibondo con l'Europa e il suo premier - il terribile Mark Rutte - per come si è conclusa la trattativa sul Recovery Fund. Anche Matteo Salvini è furibondo con l'Europa e il suo premier - il flautato Giuseppe Conte - per come si è conclusa la trattativa eccetera. Wilders e Salvini sono furibondi per le stesse ragioni e infatti i loro partiti condividono il gruppo al Parlamento europeo: Identità e Democrazia (Wilders ha una passione per Salvini: lui e io, ha detto un annetto fa, siamo patrioti contro le élites). Il patriota Wilders è furibondo perché, ha detto, siccome evadono il fisco, gli italiani sono tre volte più ricchi degli olandesi, e gli regaliamo miliardi dei nostri soldi. Il patriota Salvini è furibondo perché, ha detto,

**La triplice alleanza** | **MATTIA FELTRI**

to, è una resa, non arriva neanche un euro in regalo, sono prestiti e fanno rima con lacrime e sangue. Per il patriota Wilders gli olandesi sono stati truffati a beneficio degli italiani, per il patriota Salvini gli italiani sono stati truffati a beneficio degli olandesi. Invece il patriota ungherese Viktor Orbán è tutto contento: lui i soldi li avrà senza rendere conto dello stato di diritto nel suo paese, contrariamente a quanto s'era annunciato. Così, domenica, mentre si batteva per il gruzzolo così schifato dall'amico Salvini, aveva mandato un sms al Salvini medesimo: l'Ungheria è dalla parte dell'Italia! Cioè dalla parte di Conte. Non sapeva che il patriota Salvini è dalla parte dell'Italia, ma contro Conte. Mentre Wilders è contro Conte, ma non dalla parte dell'Italia. Però tranquilli, su tutto il resto vanno d'accordo. —

**AURUM** 1982

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI  
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r



€ 2,50\* in Italia — Mercoledì 22 Luglio 2020 — Anno 156\*, Numero 200 — [ilsol24ore.com](http://ilsol24ore.com)

\*In vendita al minuto obbligatoriamente con Guida Roma Nuova e le risposte (Il Sole 24 Ore € 2,00 + Guida € 0,50) solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Guida, in vendita separata

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



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo



Oggi con il Sole  
Lavori ammessi  
e cessione del credito,  
le risposte degli esperti  
agli interrogativi  
sul superbonus

Oggi in edicola con il Sole 24 Ore il fascicolo dedicato alle regole base del superbonus del 110% con le risposte degli esperti a tutti i dubbi: dai lavori agevolabili, ai soggetti ammessi al beneficio alla cessione del credito d'imposta.

In edicola a 0,50 euro oltre il quotidiano

SCARPA



THE ORIGINAL MOJITO

SHOP ONLINE - SCARPA.NET | €

FTSE MIB 20723,42 +0,49% | SPREAD BUND 10Y 163,40 +1,10 | €/S 1,1443 -0,04% | ORO FIXING 1842,55 +1,48% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 32-35

## Francoforte torna ai livelli pre Covid

BORSE

Mercati in rialzo dopo l'intesa a Bruxelles: lo spread torna ai valori ante crisi

Dal Tesoro minore necessità di emissioni: lo spread sul BTp ai minimi da marzo

Edizione chiusa in redazione alle 22

Borse europee in rialzo al termine di una giornata dominata dall'euforia per l'accordo sul Recovery fund al Consiglio europeo; frenata in chiusura per rialzi e per la debolezza del Nasdaq, Francoforte (+0,96%) ha difeso azzerrato le perdite del 2020. Milano, arrivata a guadagnare oltre il 25% sopra i mille punti, ha terminato a +0,29% sui massimi da inizio marzo, tralasciata dalle banche sulla prospettiva che l'accordo europeo favorirà un'ulteriore discesa del differenziale Bund-BTpa a 10 anni (eri

a 155 punti dopo aver sfiorato quota 150, minimo da febbraio). Grazie al Recovery fund, il Tesoro avrà in futuro minori necessità di emettere titoli di Stato e i finanziamenti Ue arrivano a tassi a zero, comportando per la quota di prestiti un alleggerimento della spesa per interessi. Nei cambi, l'euro resta forte sul biglietto verde (1,1443 dollari). In netto rialzo il petrolio: Wti a 42,37 dollari al barile (+3,66%). Corre ancora forte che vale 1,836,8 dollari l'oncia. **Longo e Franceschi** — [a pagina 9](#)

L'ANALISI

### LA LEZIONE DEI MERCATI

di Giovanni Tamburi

Con la giornata di ieri i mercati ci hanno dato una grandissima lezione: il Nasdaq che vola, il Dax che torna ai livelli pre Covid, tutti gli indici del mondo che sembrano

incantati della pandemia e delle sue conseguenze. In tanti si domandano perché, pochissimi hanno delle risposte vere. Ma una analisi seria è necessaria. — [Continua a pagina 9](#)

IL TESORO

### L'effetto sostituzione abasserà il peso dei BTp

Gianni Trovati — [a pag. 8](#)

PANORAMA

### ALLO STUDIO DEL MEF

#### Rate su più anni per le imposte già rinviate a settembre

Stop alla liquidazione periodica Iva del 16 settembre. I sindacati dei commercialisti alzano il livello della polemica e proclamano lo sciopero in mancanza di una eventuale proroga al 30 settembre per gli adempimenti fiscali. Ma al Mef si sta studiando una dilazione in più anni delle imposte so-

FISCO

### Evasione internazionale, asse Agenzia Entrate-GdF

Accordo tra Agenzia delle Entrate e Guardia di Finanza contro l'evasione fiscale internazionale: siglato un accordo che consente di richiedere agli intermediari finanziari informazioni sulle operazioni da e verso l'estero di importo sopra i 50 mila euro e l'identità dei titolari effettivi. — [a pagina 28](#)

FONDO PERDUTO

### Rientrano nel contributo le operazioni fuori campo Iva

Luca Galani — [a pagina 26](#)

LOTTA ALLA 'NDRANGHETA

### Sequestri per 169 milioni tra Calabria e Svizzera

Sono 158 i provvedimenti di fermo con sequestri per 169 milioni. È il primo bilancio dell'operazione contro la 'ndrangheta in Italia e Svizzera della Dda di Catanzaro. Nel mirino le strategie di impresa criminale della cosca Anello Fruce e il flusso di capitali illeciti tra Calabria e Svizzera. — [a pag. 10](#)

TURISMO

### Alberghi, il 30% dei 3 stelle non accetta il bonus vacanze

Il bonus vacanze non sfonda tra gli alberghieri. Il voucher viene accettato da circa il 70% degli hotel 3 stelle italiani, ma spesso è subordinato a una spesa minima o a un numero minimo di pernottamenti. Gli operatori chiedono un credito di imposta, aggravata la crisi di liquidità. — [a pagina 14](#)

## Europa, il 70% dei fondi va speso in due anni. Ora la sfida è investire

INTESA STORICA

Via libera dei Ventisette a un pacchetto anti crisi da 750 miliardi di euro

Conte: «L'Italia riparte». Mattarella vede il premier: «Accelerare sul piano»

Dopo un estenuante negoziato i Ventisette hanno approvato un pacchetto di risorse da 750 miliardi, di cui 500 in sussidi. Un risultato storico. Per la prima volta, è stato dato infatti mandato alla Commissione di indebitarsi a nome dei Paesi membri per una somma ingente. Ora per l'Italia scatta la sfida a rispettare tempi e programmi. Il 70% dei fondi va speso in due anni. Conte esulta: «L'Italia riparte». Pressing di Mattarella: «Accelerare sul piano delle riforme». — [Servizi alle pagg. 2-9](#)

I FOCUS

### LA NUOVA VIGILANZA RECIPROCA

#### I controlli Ue funzioneranno così

di Bada Romano — [a pagina 5](#)

### VERSO LA FINANZIARIA 2021

#### Manovra, 30 miliardi dall'intesa

di Marco Rogari e Gianni Trovati — [a pagina 2](#)

### SPREAD IN CALO

#### Tripla scudo per i titoli di Stato

di Morya Longo — [a pagina 11](#)

### CONFINDUSTRIA

#### Ora un Piano e serve anche il Mes

di Nicoletta Picchio — [a pagina 6](#)

### LA SVOLTA STORICA DEL CONSIGLIO EUROPEO



Vertice Ue. La cancelliera tedesca Angela Merkel, presidente di turno Unione europea, ai summit di Bruxelles

## Compromesso nel nome di Angela

di Adriana Cerretelli

Finalmente all'alba del quinto giorno sono state gettate le fondamenta della nuova Europa. Si poteva fare di più però questa volta l'accordo tra i 27 leader dell'Unione non ha deluso. Ha confermato la volontà comune di continuare nel percorso virtuoso imboccato con la pandemia. È il passo dei mercati.

L'Italia ne è uscita bene, incassando un successo che non va spreco. Tra i 1,072 miliardi del bilancio pluriennale 2021-27 e i 750 del Next Generation Eu che saranno raccolti con la premiare di una mega-emissione di debito comune, l'Europa realizzerà un investimento da 1,824 miliardi. — [Continua pagina 3](#)

# 1,92

I miliardi di rimborso annuale sul bilancio Ue ottenuto dall'Olanda

## La contropartita Il bottino dell'Olanda: meno contributi al bilancio Ue e il 25% sui dazi comunitari

Michele Pignatelli — [a pag. 5](#)

**EUROVITA**  
Valore alle tue prospettive

Siamo specializzati nel ramo VITA

Progettiamo soluzioni su misura per rendere concrete le prospettive di investimento, risparmio, previdenza e protezione di chi si affida a noi

visita il sito [www.eurovita.it](http://www.eurovita.it)

## Macchine utensili -39% ma il rimbalzo è vicino

SECONDO TRIMESTRE

Carboniero (Ucimu): «Dal mercato interno segnali di ripresa (+31%)»

In caduta l'indice degli ordini raccolti dai costruttori italiani di macchine utensili nel secondo trimestre 2020. Secondo la rilevazione elaborata da Ucimu-Sistemi

per produrre. L'indice ha registrato un calo del 39,1% rispetto allo stesso periodo del 2019, dato che riflette una discesa del 44,7% sul mercato interno e del 37,8% su quello estero. La flessione sconta un mese di aprile in cui le imprese sono rimaste completamente chiuse a causa del lockdown. Massimo Carboniero, presidente di Ucimu: «Primi segnali di ripresa, soprattutto sul mercato interno».

Barbara Ganz — [a pag. 13](#)

INFRASTRUTTURE

### Edizione: non vendiamo Cellnex

Andrea Biondi e Carlo Festa — [a pagina 16](#)

## Javoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Poste, parità di genere ribaltata. Un manager su tre è donna

Cristina Casadei — [a pagina 29](#)

## Dossier

L'ESTATE ANOMALA

Vacanze? Italiane, sicure e per un periodo più breve

— [Servizi a pagina 31](#)





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 22 luglio 2020  
Anno LXXVI - Numero 201 - € 1,20  
Santa Maria Maddalena

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

DIRETTORE FRANCO BECHIS  
[www.iltempo.it](http://www.iltempo.it)  
e-mail: [direzione@iltempo.it](mailto:direzione@iltempo.it)

Mentre il premier cercava soldi in Europa ottenendoli fra mille se, il vero successo è dell'ex moglie Valentina Fico Avvocatessa dello Stato, ha ottenuto un bel risarcimento proprio da palazzo Chigi e Tesoro battuti al Tar del Lazio



## Ha vinto la Contessa

### Il Tempo di Osho

## Tutti quei soldi della Ue dividono il centrodestra



De Leo e Lenzi alle pagine 4 e 5

DI FRANCO BECHIS

In Europa Giuseppe Conte è uscito restando in piedi e resistendo alle bordate di Mark Rutte. Nessuno però è profeta in patria, e in Italia il premier è finito mezzo ko. (...)

Segue a pagina 3

### L'accordo del Recovery Fund

## Altro che regalo dalla Ue i soldi veri sono 25 miliardi

Solimene a pagina 2

### La gaffe della viceministra

## Ora la Castelli fa dietrofront e incontrerà i ristoratori

Verucci a pagina 11

Intervista a Vittorio Sgarbi

## «Adesso l'emergenza non ha più alcun senso»

DI FRANCESCO STORACE

Sembrava più vittima del raptus che del virus, Vittorio Sgarbi. Per mesi è stato costretto quasi a doversi giustificare per le sue posizioni sul Covid-19. Ha contestato il catastrofismo di casa nostra e le critiche agli altri paesi («i 7-mila morti nel Brasile di Bolsonaro equivalgono a meno dei 35mila italiani, a causa di una popolazione quattro volte superiore alla nostra»). Lunedì mattina, al Senato, il popolare deputato e critico d'arte presenzierà a un dibattito proprio sul coronavirus, voluto dal neonato Osservatorio permanente sulle libertà fondamentali. (...)

Segue a pagina 6

ALTA MODA A ROMA

## Valentino riparte dagli Studios di Cinecittà con il suo «bianco totale»

Perrini a pagina 18



la **S** TORACIATA  
Andrea Scanzi esulta. 209 miliardi per un raffreddore (Cit. 25 febbraio)

Dopo la pioggia torna il sereno.  
La tua firma è un dono che torna.

Scopri in cosa si trasforma la tua firma su [8xmille.induismo.it](http://8xmille.induismo.it)

### Il diario

di Maurizio Costanzo



Non si può stare mai tranquilli. Infatti, a 17 anni dall'ultimo avvistamento, è stato dichiarato ufficialmente estinto il pesce spatola cinese. Di che si tratta? Si tratta di un grande pesce d'acqua dolce che poteva raggiungere i 7 metri di lunghezza. La specie viveva in alcuni laghi asiatici e lungo un fiume, ma, a forza di inquinamento, di dighe e anche della caccia, il povero pesce spatola si è estinto. Il suo nome è «Psephurus Gladius». Più che fare la lista degli animali estinti, bisognerebbe fare quella degli animali viventi e non credo che, numericamente, siamo molto più avanti. Sono contro la caccia e se la meschina, una volta per tutte, venisse severamente regolamentata, salvremmo altre specie di animali.

Mercoledì 22 Luglio 2020  
Nuova serie - Anno 29 - Numero 171 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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

€2,00



**AGENZIA ENTRATE**  
**Maglie larghe per il contributo a fondo perduto per le pmi**  
Poggiani a pag. 31

**CONSIGLIO UE**  
**In arrivo la web tax europea, una plastic tax e una carbon tax**  
Rizzi a pag. 33

**A PARTIRE DA 15 MILA €**  
**I capitali che vanno all'estero monitorati da Entrate e Gdf**  
Bartoli a pag. 35

**SU WWW.ITALIAOGLI.IT**  
**Fisco - La sentenza della Cassazione sul pagamento dell'extraneus**  
**Fisco/2 - La circolare delle Entrate sul contributo a fondo perduto**  
**IO ONLINE**  
**Consulta - La sentenza sull'imposta di registro**

**GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS** all'interno  
**Italia Oggi**  
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**PROMO ESTATE**  
**ABBONATI A ITALIA OGGI 1 MESE A SOLI € 9,90**  
**ABBONATI SUBITO!**

# Commercialisti, ora è sciopero

*I professionisti incroceranno le braccia a partire dalle prossime scadenze fiscali di settembre. I sindacati di categoria programmano altre azioni di disubbidienza*

A settembre, in occasione delle prossime scadenze fiscali, la categoria professionale avvierà uno sciopero, «preso atto del silenzio del governo», che non ha concesso la proroga dei versamenti del 20 luglio. È, su impulso dei 9 sindacati di categoria (Ade, Aide, Anc, Andoc, Fidoc, Sic, Unagraco, Ungitec e Unico) e col sostegno del Consiglio nazionale, scatterà una fase di «azioni di disubbidienza», che vedrà la partecipazione di altri professionisti.

Damiani a pag. 39

## Germania e Francia in soccorso dell'Italia solo perché ne hanno bisogno in Europa



di **PIERLUIGI MAGNASCHI**  
I politici di tutti i paesi sono quasi solo interessati a incassare a loro favore i titoli di apertura dei telegiornali della sera. Lavorano, non dico per il breve periodo, ma addirittura per l'istante. Non a caso i grandi giornali internazionali, in attesa che i loro columnist facciano chiarezza su che cosa è accaduto, hanno partecipato al generale ma indebito entusiasmo sull'esito del Consiglio europeo dicendo, in sostanza, che a Bruxelles hanno vinto tutti.

Siccome per le leggi dell'economia, della politica e persino della fisica ciò non è possibile, vuol dire *continua a pag. 5*

## DIRITTO & ROVERSCIO

*In una società polarizzata dove vale il bianco o il nero mentre le sfumature sono bandite è difficile governare i processi che sono, per definizione, complicati. Prendiamo, ad esempio, la vicenda della Provincia di Belluno che ha autorizzato la caccia selvaggia, a partire dal prossimo mese di agosto, di 3.204 corvi per cercare di porre un freno a una proliferazione che, negli ultimi anni, ha portato la popolazione degli ungulati selvatici in questa provincia a circa 40 mila esemplari. In delibera è stata approvata dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Sipra). Ciò nonostante gli ambientalisti non stanno. Gli esperti dicono che il boom di corvi è dovuto all'assenza di antagonisti come i lupi che sono ancora pochi anche se, di fronte a tanta abbondanza, cominciano a farsi vedere. Siccome si parla di sofferenza animale, siamo proprio sicuri che una vita che si conclude ogni tanto con una pallottola sia più angosciante della paura perenne di essere abbruttiti da delle orde di lupi che operano secondo natura?*

**ORA CONTE HA 3 MESI**  
**Le riforme da fare per avere i soldi Ue sono le stesse al palo da 30 anni**  
Oldani a pag. 6

**MANNAIA FISCALE**  
**Niente appalti a chi non paga le tasse (anche solo 5 mila €)**  
Loconte a pag. 34

**VIENE IL BELLO E DIFFICILE**  
**Conte ha vinto la bicicletta ma adesso deve saper pedalare**  
Cacopardo a pag. 5

**NON È PIÙ MOVIDA**  
**Bande di vandali devastano il centro di Francoforte**  
Giardina a pag. 15

**MARKETING**  
**Per il turismo una ripartenza in dieci mosse dopo l'emergenza**  
Sottilaro a pag. 15

**IN LOMBARDIA**  
**Bennet acquisisce sette ipermercati ex Auchan**  
a pag. 18

**I CONTI 2019 DI OPEN**  
**Per il giornale online di Mantova ricavi a 900 mila euro**  
Piazzotta a pag. 20

**CONTRIBUTI A FONDO PERDUTO PER LE IMPRESE**  
DECRETO RILANCIO ITALIA  
**[A]LA**  
FINANZA AGEVOLATA

**ALA GRUPPO NSA**  
PER CONTRIBUIRE IN MODO CONCRETO AL RILANCIO DEL NOSTRO PAESE, PRESENTA LE DOMANDE DI ACCESSO AI CONTRIBUTI A FONDO PERDUTO DISPONIBILI PER IL DECRETO RILANCIO ITALIA

**GRATUITAMENTE**  
\_NESSUNA INCOMBENZA AMMINISTRATIVA PER LE IMPRESE  
\_GESTIONE INTEGRALE DELLA DOMANDA DI ACCESSO AI CONTRIBUTI A FONDO PERDUTO

**ALA TRA LE IMPRESE E I CONTRIBUTI**

**ALA SRL, SOCIETÀ DEL GRUPPO NSA**  
40.000 DOMANDE DI AGEVOLAZIONE PER L'ACCESSO ALLE GARANZIE DEL FONDO PMI.  
**AGEVOLAZIONI@GRUPPONS.IT**

www.grupponsa.it  
+39 030.40.265  
facebook  
linkedin  
youtube

**GRUPPO**  
**nsa**  
BUSINESS PARTNER

Con il decreto legge Rilancio a € 6,00 in più, con il Mdl-Bo 730 e mdlti 2020 a € 6,00 in più



# LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 22 luglio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



Le nostre inchieste

**Ponte di Albiano  
Soltanto macerie  
a 100 giorni dal crollo**

Rosi alle pagine 14 e 15



La Spezia

**Rischia di morire  
soffocato  
Lo salva il figlio**

Guala a pagina 16



## Ecco quello che la Ue vuole da noi

I soldi di Bruxelles sono vincolati alle riforme. Pensioni nel mirino, i partner puntano al dietrofront su quota 100. Poi gli investimenti su digitale, green economy, sanità e istruzione. Maggioranza ancora divisa sul Mes

Servizi  
alle p. 4, 5 e 6

Dal outsider a uomo forte

**Conte vincitore  
È diventato  
un vero leader?**

Raffaele Marmo

**È** la cosa che gli riesce meglio. Secondo i suoi estimatori. È la sola cosa che gli riesce. Secondo i critici. La «cosa» è il muoversi ai tavoli internazionali da trattativa incallito: scaltro, sududente e duro. Come se avesse frequentato a lungo l'Ena di Parigi o si fosse sempre aggirato nelle retrovie dei palazzi di Bruxelles e delle altre capitali. Certo è che in una stagione di nani politici e di fuochi fatui, Giuseppe Conte, l'ormai ex «avvocato del popolo», in poco più di due anni si è rivelato l'ultimo «capitano di ventura» della politica italiana: gentile e abile, ma cinico e spietato quanto basta per disarcionare «amici», rivali e avversari. Soprattutto grazie alla capacità di spendere in casa i risultati ottenuti all'estero.

Continua a pagina 3

**ZANARDI BRUCIA LE TAPPE E LASCIA A SORPRESA L'OSPEDALE  
LA BATTAGLIA CONTINUA NEL CENTRO CHE CURÒ BOSSI E COLUMBRO**



Alex Zanardi, 53 anni

## ALEX RITORNA

Di Blasio, De Salvo e commento di Turrini alle pagine 2 e 8

DALLE CITTÀ

Firenze

**Scuole anti Covid  
Una su cinque  
non è in regola  
per la sicurezza**

Ciardi in Cronaca

Firenze

**Multe da 400 euro  
a chi vende alcol  
dopo le otto di sera**

Mugnaini in Cronaca

Fiorentina

**Viola a San Siro  
con la coppia  
Ribery-Cutrone**

Servizi nel Qs



Brescia, sentenza dopo la sterilizzazione sbagliata

**Il figlio indesiderato  
lo mantiene il ginecologo**

Raspa, Bandera e Terragni alle p. 2 e 13



Intervista / «Da Mina a Elvis, li ho stregati tutti»

**«Io che non vivo...»  
Donaggio, note nel mito**

Bogani a pagina 27

**PROSCIUTTO  
TOSCANO  
DOP**

**Il Sapore della Tradizione**

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM

SCAVOLINI

# la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

IL TUO BAGNO,  
IL TUO LIVING,  
LA TUA CUCINA.

Anno 45 - N° 172

Mercoledì 22 luglio 2020

In Italia € 1,50

GLI AIUTI EUROPEI

## Ue, subito venti miliardi

Un decimo dei finanziamenti del Recovery Fund si può già utilizzare. Il premier: "Un successo storico" Palazzo Chigi vuole il controllo dei fondi. Tra le priorità digitalizzazione, industrie innovative e cantieri Di Maio: "Ora tagliamo le tasse. Conte leader M5S? Si iscriva al Movimento"

L'editoriale

### La responsabilità della ricostruzione

di Maurizio Molinari

Dopo cinque giorni di maratona negoziale la battaglia di Bruxelles sui fondi per il rilancio post-Covid si è conclusa con un successo del fronte franco-tedesco che crea per l'Unione Europea una chiara opportunità di rafforzamento strategico e pone all'Italia serie responsabilità comunitarie. La maratona è stata mozzafiato, segnata da una raffica di mini-vertici notturni con geometrie diverse, perché ha visto Francia e Germania determinate a trasformare il Recovery Fund della Commissione europea nel volano del rilancio dell'Ue battendosi su due fronti: da un lato contro i Paesi "frugali" Olanda, Danimarca, Svezia ed Austria, sostenuti dalla Finlandia, impegnati a giocare sul rigore fiscale per riportare le lancette dell'Ue verso la dimensione intergovernativa, e dall'altro contro i Paesi sovranisti Polonia e Ungheria determinati a fermare ai propri confini i principi comunitari dello Stato di Diritto.

● continua a pagina 27

Il premier Conte rilancia dopo il successo ottenuto a Bruxelles: ora vuole la gestione degli aiuti. In cima all'agenda la riapertura della scuola. Ma c'è un ostacolo: il Mes. Che potrebbe essere aggirato grazie a un cavillo. Previsti subito 20 miliardi.

di Ciriaco, Cuzzocrea, D'Argenio Ginori, Mastrobuoni, Oppes e Petri

● da pagina 2 a pagina 8

L'analisi

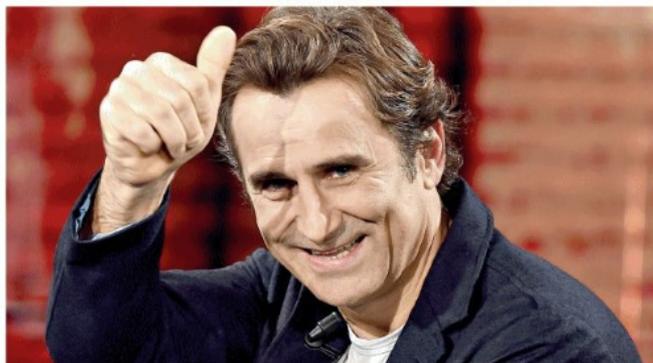
### All'Italia adesso servono riforme

di Carlo Cottarelli

Premissa: prima di dare un giudizio finale sull'accordo raggiunto al Consiglio Europeo sul Recovery Fund (più propriamente il Next Generation Eu) occorrerà esaminare bene tutti i documenti che verranno pubblicati nei prossimi mesi. Ciò detto, al momento il giudizio non può essere che positivo.

● a pagina 6

Trasferito in un centro di riabilitazione a Lecco



▲ Il campione sportivo Alex Zanardi, 53 anni, è rimasto coinvolto in un incidente il 19 giugno

## Zanardi lotta per rinascere ancora

di Gabriele Romagnoli ● a pagina 19

Diritti

### Lo smart working premia i ricchi e pesa sulle donne

di Rosaria Amato

Lo smart working ha permesso a molti lavoratori di mantenere il reddito, salvaguardando la salute. E a molte imprese di continuare la propria attività, limitando le ripercussioni negative dello stop dell'economia. Ma ha anche favorito chi già guadagnava di più rispetto alla media dei lavoratori, con un effetto che l'Inapp (l'Istituto Nazionale per l'Analisi delle Politiche Pubbliche) in uno studio che pubblicherà oggi definisce «Robin Hood al contrario».

● a pagina 22

### Genova 2001 una ferita di Stato che resta viva

di Luigi Manconi

Nella vita degli individui, così come in quella delle organizzazioni sociali, accadono eventi che rappresentano una sorta di disvelamento. Una presa di coscienza che rivelano crudamente qualcosa che risultava occultato o rimosso. I fatti del G8 di Genova hanno rappresentato questo: la scoperta del lato oscuro degli apparati dello Stato democratico.

● a pagina 27

### Fukuyama: "Non cancellate le opinioni"

di Anna Lombardi

Ingabbiare il linguaggio non aiuta a risolvere i problemi. È uno spreco di energia: allontana dalla ricerca di soluzioni concrete. Difendere la libertà di parola è una priorità. Ho firmato con convinzione la lettera di Harper's Magazine sostenuta da 150 intellettuali», spiega Francis Fukuyama, il politologo americano.

● a pagina 29

caffè **motta**  
facile farlo buono

IL GUSTO CHE NON PASSA INOSSERVATO.

caffemotta.com

La città rallenta

### Milano si fa slow: in dieci strade limite di 15 all'ora

di Piero Colaprico

Non è una questione di moda, ma di una doppia sopravvivenza. In nome della quale Milano ha deciso di andare piano. Anzi pianissimo. A quindici all'ora. E lo fa da subito, adottando questa bassa velocità in dieci strade.

● a pagina 26

Temperature in ribasso



### L'estate senza afa il brivido del clima malato

di Ilaria Ciuti

● a pagina 21 con un servizio di Acordon

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. Manzoni & C.  
Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941,  
e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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

con i Viaggi di Geronimo Stilton € 8,40

NZ



**Covid** Nelle lettere il dramma dei parenti "Fateci riabbracciare i nostri cari negli ospizi"

FEDERICO GENTA E MARIA TERESA MARTINENGO - P. 11



**Lavazza** Addio a Maria Teresa Una vita dedicata ad aiutare i più deboli

ALMA TOPPINO - P. 19



# LA STAMPA



MERCOLEDÌ 22 LUGLIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • II ANNO 154 • N. 199 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/04) • II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO • [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it) **GNN**

1.209 MILIARDI ARRIVERANNO NEL 2021. PRONTA LA LISTA DELLE PRIORITÀ: DALLA SANITÀ ALL'AMBIENTE FINO ALLA RIFORMA DELLA GIUSTIZIA CIVILE

## Conte: i soldi del Fondo Ue li gestisco io

Scontro nel governo sulla cabina di regia. Intervista a Letta: sconfitti Rutte e i populistici, ma ora prendiamo gli aiuti del Mes

### IL SONDAGGIO

L'EFFETTO DELL'ACCORDO CON BRUXELLES

### SALE LA FIDUCIA 2 PUNTI IN PIÙ PER IL PREMIER

ALESSANDRA GHISLERI



Giuseppe Conte con Angela Merkel

Oggi ci sentiamo un po' come il giorno dopo le elezioni in cui è difficile trovare chi ha perso, perché tutti dicono di aver vinto. I leader dei Paesi europei, i partiti e gli schieramenti dei diversi governi, ognuno a modo suo ha una vittoria da raccontare e una sua verità. Così l'annuncio all'alba del presidente del Consiglio Giuseppe Conte porta con sé delle nuove iperboli sollecitando il pensiero degli italiani verso soluzioni «immediate».

Per l'Europa è stato importante dimostrare che «c'è»; per tutti i Paesi raccontare che è proprio l'accordo che volevano. Il premier Conte in quattro giorni guadagna il 2,4% nell'indice di fiducia, passando dal 41,5% di venerdì 17 luglio al 43,9% di martedì 21 luglio. Anche nelle valutazioni il nostro Paese si divide in due: il 44,4% ritiene che il premier si sia dimostrato all'altezza della situazione mentre il 42,8% lo critica, anche fortemente, sul suo operato. -P.7

«No a cabine di regia sui fondi Ue, a gestirli sarà Palazzo Chigi». Giuseppe Conte pensa a una task force che si occuperà degli investimenti. Pronta la lista delle priorità: dalla sanità all'ambiente e alla riforma della giustizia civile. Dopo l'accordo in sede europea, c'è l'insidia dei parlamenti nazionali. L'ex premier Enrico Letta, in un'intervista a "La Stampa", manifesta la sua soddisfazione: «Con questo risultato ha vinto l'Europa e hanno perso i populistici. Ora prendiamo gli aiuti del Mes». **SERVIZI - PP.2-8**

### TRENTASEI MILIARDI SUBITO DISPONIBILI

### IL SALVA STATI SERVE ANCORA

VERONICA DE ROMANIS

Ci sono voluti 4 giorni di duro negoziato, ma alla fine i leader europei hanno dato il via libera al Next Generation Eu (Ngeu), uno strumento che segna un passo importante verso una maggiore integrazione.

CONTINUA A PAGINA 6

### INVESTIRE RIPARTENDO DAL PIANO COLAJO

### PER L'ITALIA CHANCE UNICA

ALAN FRIEDMAN

Qual è il modello di Next Generation per l'economia italiana? Adesso che l'Italia si è assicurata i finanziamenti europei necessari per far ripartire il Paese, quali sono le priorità?

CONTINUA A PAGINA 29

### LA MANCANZA DI FIDUCIA TRA GLI STATI

### MA L'EUROPA NON È FATTA

GIAMPIERO MASSOLO

Ha senso tentare un bilancio del Vertice europeo di Bruxelles, prima che le ceneri si siano del tutto posate? Sì, perché in gioco ci sono le tendenze di fondo del processo di integrazione europea.

CONTINUA A PAGINA 29

### IL CASO

### Detenuti torturati in cella, choc a Torino Indagato anche il direttore del carcere



Le violenze sarebbero avvenute nel carcere di Torino

GIUSEPPE LEGATO - P. 15

### I TROPPI ABUSI DEL POTERE

ILARIA CUCCHI

Dopo Ferrara anche a Torino si procede per torture commesse dagli uomini dello Stato in danno ancora di detenuti sottoposti alla loro custodia. -P.15

### L'INTERVISTA

### Niccolò Zanardi: "Mio padre ce la farà e racconterà il suo calvario ai nipotini"



Niccolò Zanardi, 21 anni, insieme al padre Alex in una foto dai social del ragazzo

### "IO E LA MAMMA SEMPRE CON LUI"

LODOVICO POLETTI INVIATO A COSTA MASNAGA (LECCO)

Niccolò, come va? «Diciamo che va. Anche se la strada è ancora lunga, molto lunga. Va perché siamo qui e per fortuna è tutto così diverso da prima, da un mese fa». -P.17

### BUONGIORNO

Il sovranista è un mestiere complicato di questi tempi. Prendete Geert Wilders, sovranista olandese. È furibondo con l'Europa e il suo premier - il terribile Mark Rutte - per come si è conclusa la trattativa sul Recovery Fund. Anche Matteo Salvini è furibondo con l'Europa e il suo premier - il flautista Giuseppe Conte - per come si è conclusa la trattativa eccetera. Wilders e Salvini sono furibondi per le stesse ragioni e infatti i loro partiti condividono il gruppo al Parlamento europeo: Identità e Democrazia (Wilders ha una passione per Salvini; lui e io, ha detto un annetto fa, siamo patrioti contro le élites). Il patriota Wilders è furibondo perché, ha detto, siccome evadono il fisco, gli italiani sono tre volte più ricchi degli olandesi, e gli regaliamo miliardi dei nostri soldi. Il patriota Salvini è furibondo perché, ha detto,

### La tripla alleanza

MATTIA FELTRI

è una resa, non arriva neanche un euro in regalo, sono prestiti e fanno rima con lacrime e sangue. Per il patriota Wilders gli olandesi sono stati truffati a beneficio degli italiani, per il patriota Salvini gli italiani sono stati truffati a beneficio degli olandesi. Invece il patriota ungherese Viktor Orbán è tutto contento: lui i soldi li avrà senza rendere conto dello stato di diritto nel suo Paese, contrariamente a quanto s'era annunciato. Così, domenica, mentre si batteva per il gruzzolo così schifato dall'amico Salvini, aveva mandato un sms al Salvini medesimo: l'Ungheria è dalla parte dell'Italia! Cioè dalla parte di Conte. Non sapeva che il patriota Salvini è dalla parte dell'Italia, ma contro Conte. Mentre Wilders è contro Conte, ma non dalla parte dell'Italia. Però tranquilli, su tutto il resto vanno d'accordo.

DOMANI IN EDICOLA  
MICHAEL CONNELLY IL LATO OSCURO DELL'ADDIO  
BRIVIDO NOIR

**ARVAL STORE**  
Torino  
Corso Rosselli 236

IMPORTANTE E SERIA  
**ENOTECA COMPREA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA**  
Barolo | Brunello Barbaresco  
Whisky Macallan | Samaroli Champagne  
349 499 84 89  
enoteca@comprea.it



**IL CALORE  
CI UNISCE.**



**Italgas**  
www.italgas.it

**La Francia non chiude le porte del 5G allo spauracchio Huawei**

Mentre Pechino minaccia ritorsioni contro Ericsson e Nokia in caso di muro Ue verso il gruppo tic cinese

**Bertolino a pagina 11**



**il quotidiano  
dei mercati finanziari**

**Valentino porta la couture a Cinecittà**

La griffe di Mayhoola lascia Parigi per una speciale performance

**Bottoni in MF Fashion**

Anno XXXI n. 140  
Mercoledì 22 Luglio 2020

**€2,00** *Classificatori*



**IL CALORE  
CI UNISCE.**



**Italgas**  
www.italgas.it

Conto MF: Magazine for Fashion n. 105 a €1,20 (0,120 + € 1,08) - Conto MF: Magazine for Living n. 36 a €1,20 (0,120 + € 1,08) - Conto MF: Magazine for Design n. 44/45 a €1,20 (0,120 + € 1,08)

**DOPO L'ACCORDO UE SPUNTA UNA PISTA EUROPEA PER SALVARE LA COMPAGNIA AEREA**

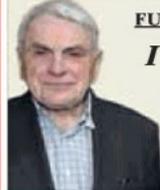
# Alitalia a Merkel e Macron

**Nel giorno dell'intesa sui 209 mld all'Italia l'asset potrebbe finire a Berlino o Parigi**  
**Recovery Fund più conveniente del Mes: il governo esulta. Roma prima beneficiaria**  
**Cruciale però la tempistica: i soldi arriveranno solo a metà 2021. Task force di Conte**

**ANCHE I SOCI BERGAMASCHI DI UBI ADESSO APRONO ALL'OFFERTA DI INTESA**

**FUORI CERCHIALE BERTAZZO**

**I Benetton confermano Mion alla presidenza della holding Edizione ma ora cercano un ceo**



**I CONTI DI HOFIMA**

**La cassaforte dei Malacalza torna in utile dopo Carige**

**RISTORAZIONE**

**Pellegrini cresce ancora comprando le mense della napoletana Ifm**




Piacere di guidare

**THE3**  
TOURING

**WHY:BUY**

DAI PIÙ SPAZIO AL TUO BUSINESS.

Offerta valida fino al 30 settembre su vetture disponibili subito. Dettagli su BMW.it e in tutte le concessionarie BMW aderenti.

Guido la Nuova BMW Serie 3 Touring M Sport online senza acquistare con il leasing WHY:BUY da 240 Euro al mese. TAN 0,89%; TAEG 2,90%. Dopo un anno puoi: rinfanziarla, cambiarla o restituirla e la polizza BMW Credit Protection Free è omaggio.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. BMW, il logo BMW, il marchio BMW e i marchi di BMW sono marchi registrati della BMW Group Italia S.p.A. BMW e i marchi di BMW sono marchi registrati della BMW Group Italia S.p.A. BMW e i marchi di BMW sono marchi registrati della BMW Group Italia S.p.A. BMW e i marchi di BMW sono marchi registrati della BMW Group Italia S.p.A.



## Porti, sciopero sospeso. Ma resta alta la tensione su autoproduzione e rinnovo dei contratti

Roma - Lo sciopero del 24 luglio nei porti italiani è stato sospeso. La decisione è stata presa dalle segreterie nazionali di FILT-CGIL, FIT-CISL e Uiltrasporti dopo l'incontro avuto con i vertici del ministero dei Trasporti e le associazioni datoriali. I sindacati, puntualizzano in una nota, si riservano però di riprogrammare il fermo qualora i prossimi incontri non daranno seguito agli impegni assunti durante l'incontro su autoproduzione e ripresa tavoli contrattuali. Erano presenti al vertice la ministra Paola De Micheli, il capo di Gabinetto del MIT Alberto Stancanelli, i sindacati, gli armatori con le due associazioni (Confitarma e Assarmatori), le associazioni degli operatori portuali e **Assoport**. È stata la prima volta dalla riforma 84/94 che un tale ruolo di mediazione viene svolto direttamente dal MIT. Solitamente era **Assoport** che si faceva carico di cucire e ricomporre i tavoli. La ministra ha colto occasione per annunciare, nonostante lei stessa abbia per settimane sostenuto che i 10 milioni a disposizione per il ristoro dei concessionari erano da intendersi per ogni **AdSP**, che sono complessivi e valgono per tutte le **AdSP**. Sulla vicenda autoproduzione si terrà un tavolo tecnico la prossima settimana. Sono stati convocati per il 7 settembre i due tavoli su rinnovo contratto lavoratori dei porti e dei marittimi.



### Porti, sciopero sospeso. Ma resta alta la tensione su autoproduzione e rinnovo dei contratti

21 LUGLIO 2020 - Italiana



Roma - Lo sciopero del 24 luglio nei porti italiani è stato sospeso. La decisione è stata presa dalle segreterie nazionali di **FILT-CGIL**, **FIT-CISL** e **Uiltrasporti** dopo l'incontro avuto con i vertici del ministero dei Trasporti e le associazioni datoriali. I sindacati, puntualizzano in una nota, si riservano però di riprogrammare il fermo qualora i prossimi incontri non daranno seguito agli impegni assunti durante l'incontro su autoproduzione e ripresa tavoli contrattuali.

Erano presenti al vertice la ministra **Paola De Micheli**, il capo di Gabinetto del MIT **Alberto Stancanelli**, i sindacati, gli armatori con le due associazioni (Confitarma e Assarmatori), le associazioni degli operatori portuali e **Assoport**. È stata la prima volta dalla riforma 84/94 che un tale ruolo di mediazione viene svolto direttamente dal MIT. Solitamente era **Assoport** che si faceva carico di cucire e ricomporre i tavoli. La ministra ha colto occasione per annunciare, nonostante lei stessa abbia per settimane sostenuto che i 10 milioni a disposizione per il ristoro dei concessionari erano da

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

# Shipping Italy

Primo Piano

## Sospeso lo sciopero di marittimi e portuali previsto per il 24 luglio

*Lo sciopero nazionale dei lavoratori attivi nel trasporto marittimo e dei porti previsto per il prossimo 24 luglio è stato sospeso. Lo hanno comunicato con una nota i sindacati confederali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, spiegando che la decisione è stata presa "in considerazione dell' incontro svoltosi ieri con il Mit e le associazioni datoriali [ ]*

Lo sciopero nazionale dei lavoratori attivi nel trasporto marittimo e dei porti previsto per il prossimo 24 luglio è stato sospeso. Lo hanno comunicato con una nota i sindacati confederali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, spiegando che la decisione è stata presa "in considerazione dell' incontro svoltosi ieri con il Mit e le associazioni datoriali interessate dallo sciopero e in considerazione degli ulteriori incontri già programmati presso lo stesso Ministero". I sindacati "si riservano di riprogrammare la suddetta iniziativa di sciopero in funzione dell' evoluzione degli ulteriori incontri e impegni assunti dalle parti relativamente ai temi sollecitati e propri dell' iniziativa proclamata il 26 giugno 2020". Tra le motivazioni alla base dello sciopero c' era il tema dell' autoproduzione delle operazioni portuali, la necessità di riaprire il confronto per i rinnovi dei contratti nazionali del settore marittimo e portuale, scaduti rispettivamente nel 2017 e nel 2018, l' assenza di una norma specifica che garantisca una copertura di reddito ai lavoratori marittimi non in costanza di rapporto di lavoro e la necessità di apertura di uno specifico confronto con Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia sulle criticità riferite all' avvicendamento dei nostri marittimi all' estero e sia sugli interventi relativi alla riorganizzazione del servizio di rimorchio portuale. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



## Il Piccolo

Trieste

l' intervento di icop e parisi

### Piattaforma logistica Pronta la maxi banchina lunga oltre 400 metri

*L' ultima gettata di calcestruzzo ha segnato ieri la chiusura delle opere strutturali. Si tratta per individuare i partner internazionali: in calo le quotazioni dei cinesi*

Diego D' Amelio Se n' è parlato per vent' anni, ma da ieri la Piattaforma logistica ha smesso di essere una chimera del porto di Trieste. Le maestranze del cantiere hanno cominciato prima dell' alba e, attorno all' ora di pranzo, hanno concluso l' ultimo getto di calcestruzzo nell' area di ormeggio per i traghetti. Sono servite ottanta betoniere in una sola giornata, ma ora sono completate tutte le opere strutturali della banchina, realizzata dall' impresa di costruzioni friulana Icop e dalla ditta di spedizioni triestina Parisi. Sono dunque maturi i tempi per l' intesa con quel partner industriale internazionale che dovrà portare nuovi traffici e capitali per far funzionare il terminal nella veste attuale e dare il via alla progettazione del Molo VIII, tanto più dopo la firma dell' Accordo di programma che ha sancito la riconversione logistica della vicina area a caldo della Ferriera. Camminare oggi sui piazzali della zona compresa tra lo Scalo legnami e lo stabilimento siderurgico ormai spento, significa contemplare centinaia di migliaia di metri quadri strappati al mare. Per farlo sono stati piantati nel fondale 830 pali lunghi fino a 42 metri, su cui poggia uno spesso strato di cemento, in grado di flottare di 25 centimetri in tutte le direzioni e di cui si sta ultimando il rivestimento più superficiale in alcune zone. È l' unica cosa che resta da fare, ma si tratta di un dettaglio dopo anni di lavori e qualche intoppo dovuto alla necessità di ottenere i permessi per trattare amianto e inquinanti non previsti, mentre faceva parte del progetto originale l' installazione di due depuratori per le acque piovane e il barrieramento della linea di costa per evitare che le acque di falda dei terreni inquinati del Sin possano riversarsi in mare prima di essere state raccolte e trattate. Grazie al lavoro di 120 persone e a investimenti per 160 milioni, è dunque terminato il primo lotto della Piattaforma. Banchina e piazzali sono costati 130 milioni, di cui 102 messi a disposizione a fondo perduto dall' Autorità portuale e 30 dai privati, che ne hanno spesi altrettanti fra attrezzature, binari, altre infrastrutture e acquisto della società concessionaria del vicino Scalo legnami. Il secondo lotto avrebbe dovuto allungarsi sulla linea di costa delle aree della Ferriera, ma oggi quell' opera è stata superata dalla riconversione dello stabilimento e dalla prevista costruzione del Molo VIII, la cui prima sezione potrebbe essere pronta entro dieci anni. In totale Plt gestirà aree scoperte e coperte per 27 ettari. La Piattaforma misura 122 mila metri quadrati, che serviranno a stoccare per metà container e per l' altra metà semirimorchi. Sui quattrocento metri di banchina (cui si aggiungono quelli dello Scalo legnami) potranno ormeggiare contemporaneamente due navi. Plt punta su un terminal multipurpose, capace di lavorare da una parte con navi feeder di piccole dimensioni (usate per il trasporto di container scaricati in altri scali da navi più grandi) e dall' altra con i traghetti ro-ro che movimentano semirimorchi. Una gru mobile di banchina è appena stata ordinata per gestire container, merci varie e carichi speciali su misura. Il vicino Scalo legnami (altri 150 mila metri quadrati), sempre di proprietà di Plt attraverso la controllata Gct, diventerà parte della stessa società, ma continuerà a sviluppare attività separate, occupandosi di legname, metalli e prodotti siderurgici.





## Il Piccolo

### Trieste

---

Sul terreno quattro fasci di binari a raso già solcano i piazzali. Misurano trecento metri e qui stazioneranno i treni che potranno essere scaricati e caricati due alla volta sulla Piattaforma, lasciando poi l' area attraverso lo Scalo legnami (è stato necessario demolire 15 mila metri quadrati di tettoie per farli passare) e immettendosi sulla cosiddetta linea bassa. Ma l' obiettivo finale è la realizzazione della Grande stazione di Servola, dove oggi sorgono altoforno e cokeria. Quando quel passo sarà compiuto, i treni potranno allungarsi fino a 750 metri. I camion usciranno invece alle spalle del nuovo depuratore Acegas e domani useranno il nuovo svincolo della superstrada costruito a sua volta sui terreni della Ferriera. E proprio ora che la Piattaforma è conclusa e la riconversione della Ferriera decisa, la trattativa per l' ingresso di un partner industriale straniero potrà accelerare. Icop e Parisi hanno dialogato per oltre due anni con China Merchants Group, ma il colosso di Hong Kong pare aver perso terreno, forse soprattutto a causa di un contesto geopolitico divenuto poco favorevole all' approdo della Via della Seta in Europa. I cinesi restano interessati, ma sono ormai sorpassati da operatori tedeschi, su cui il riserbo resta altissimo, mentre non è un mistero che le Ferrovie austriache si siano fatte avanti per una partnership finalizzata alla realizzazione del terminal in zona Ferriera. Forse proprio da queste parti vanno cercate le «grandi novità» annunciate come imminenti dal presidente dell' Autorità portuale D' Agostino pochi giorni fa. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Piccolo

Trieste

### «Trieste potrà gestire traffici oggi destinati al Nord Europa»

«Dopo il diploma, ho vissuto vent' anni fuori Trieste. Pensavo ci sarei tornato solo per le vacanze, ma mi ci sono ritrasferito nel 2014, il giorno in cui abbiamo firmato l' appalto dei lavori e la concessione a Plt». Matteo Parisi cammina con orgoglio mentre descrive i lavori sul piazzale, dove tra sei mesi spera di sistemare i primi container: «Il terminal potrà essere operativo nel gennaio 2021, dopo gli ultimi ritocchi, i collaudi e le certificazioni. I lavori sono partiti nel febbraio 2016: ci eravamo dati tre anni, purtroppo abbiamo speso un anno e mezzo fra pratiche ambientali aggiuntive e Covid». Parisi rappresenta la nuova generazione della famiglia e sa che la Piattaforma logistica sarà la sua partita. Non vede l' ora di iniziare, ma evita annunci facili: «Il potenziale derivante dallo sviluppo del post Ferriera è immenso e il futuro delle due aree è unico, ma vogliamo mettere subito in funzione ciò che è tangibile oggi e che è già molto». Il Molo VIII è una meta da assaporare con calma: «Si tratta di un' opera realizzabile, ma diamo tempo al tempo, perché il Covid ci ha fatto scoprire di vivere in un mondo più fragile di quanto immaginavamo. I progetti vanno fatti per gradi, anticipando lo sviluppo dei traffici ma senza esagerare, perché non possiamo permetterci di costruire cattedrali nel deserto». Proprio il Molo VIII è però la molla che attira l' attenzione dei giganti della logistica e Parisi non si nasconde: «Cinesi? Tedeschi? C' è una moltitudine di interessi da parte di soggetti internazionali. Siamo pronti a valutarne la partecipazione, ma cerchiamo un partner industriale, che voglia sviluppare il progetto nelle fasi successive, non che si limiti a prestare soldi. Ma è bene dire che questo interesse non c' è perché esiste Plt, ma perché esiste Trieste». L' imprenditore si sente parte della rinascita dello scalo, «dove negli ultimi dieci anni si è parlato meno e realizzato di più. Penso al potenziale ferroviario e ricordo che dieci anni fa Parisi in Molo VI ha sperimentato l' interscambio mare-ferrovia per i traghetti: quell' esperienza, l' apertura al mercato ferroviario estero e la risoluzione della doppia manovra hanno dato il via all' attenzione sul **porto**, perché il mercato europeo non lo raggiungi coi camion e sono i treni che attraggono il traffico che va verso Nord». E secondo Parisi, «a Trieste possiamo gestire in modo razionale traffici che ora arrivano in Europa settentrionale, dove si nota che la perdita dei volumi è molto più ingente di quella vista nei porti mediterranei. Una tendenza che va avanti da tempo e che si è accentuata con l' epidemia». --D.D.A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Piccolo

Trieste

La fumata bianca dopo una visita riservata di Staake, ad del terminal intermodale di terra più grande al mondo, nell' ufficio di D' Agostino. Imminente l' acquisto del 16% delle quote

### Il colosso tedesco Duisport nuovo socio dell' Interporto riscrive gli equilibri europei

la trattativa In autunno il terminal intermodale di terra più grande del mondo metterà definitivamente piede a Trieste. Dopo il confronto avviato l' anno scorso e momentaneamente interrotto dal coronavirus, i tedeschi di Duisport hanno confermato la disponibilità a rilevare il 16% dell' Interporto di Trieste, entrando nella compagine societaria dell' ente che gestisce le aree di Ferneti, Bagnoli della Rosandra e Cervignano. La fumata bianca è arrivata nel corso di una visita riservata organizzata dall' **Autorità portuale**, durante la quale il presidente Zeno D' Agostino ha incontrato Erich Staake, amministratore delegato del Duisburger Hafen, che già nelle scorse settimane ha chiuso la due diligence per valutare il valore dell' Interporto. L' accordo avrà un peso finanziario modesto per i tedeschi, che con una cifra tra i 2,5 e i tre milioni dovrebbero rilevare il 16% delle quote detenute da Friulia nell' Interporto. Non sono previsti aumenti di capitale, ma una riduzione della presenza della finanziaria regionale, che scenderebbe al 28%. Duisport farà il suo ingresso con una quota di minoranza, secondo una strategia che vede i teutonici inserirsi in diverse realtà della logistica mondiale, per essere presenti nei processi decisionali e offrire alternative ai propri clienti. Nel caso della rete intermodale del Friuli Venezia Giulia, si tratta di poter mettere a disposizione una via d' accesso da Sud all' Europa centro-orientale. A fare gola sono la collocazione geografica di Trieste, i fondali profondi, il ruolo di primo porto italiano per treni movimentati e la presenza di Cervignano, considerato dai tedeschi come un terminal ferroviario dal grande potenziale. A pesare sulla scelta è anche l' ipotesi - ancora ferma al palo - di applicazione del regime di Porto franco alle lavorazioni industriali: punto sui cui i tedeschi sono all' avanguardia nel campo del confezionamento e della distribuzione. D' Agostino conferma incontro e accordo: «Parliamo di un soggetto leader mondiale e di un guru della logistica come Staake, che ha preso un' area abbandonata e inquinata della Germania, facendone un centro logistico fondamentale. L' investimento in programma significa che abbiamo le carte in regola per creare un sistema importante: fino a ieri il Nord Europa non si interessava all' accesso da Sud e questa attenzione è il segnale di un cambio epocale nei baricentri logistici europei». Il rapporto tra D' Agostino e Staake si è tradotto in un primo accordo stretto nel 2017 per incrementare i collegamenti ferroviari fra Duisburg e l' Adriatico. L' ingresso nell' Interporto assume ora un' altra valenza e rafforza il ruolo dello scalo a servizio dell' area centroeuropea: basti pensare alla collaborazione che Duisport ha in atto nell' interporto di Furnitz-Villaco con le Ferrovie austriache, anch' esse interessate a rafforzare la presenza sulle sponde triestine, a cominciare dalla realizzazione del terminal nell' area della Ferriera in cooperazione con la Piattaforma logistica. Le prossime settimane vedranno i tedeschi trattare con Friulia il valore delle quote: Duisport invierà a giorni la propria responsabile finanziaria a Trieste. L' assetto finale vedrà Staake assumere una partecipazione di minoranza, che non si tradurrà nell' ingresso di tedeschi nel management, anche se l' **Autorità** prevede un incremento delle figure dirigenziali a causa di nuove funzioni da gestire. L' idea delle parti è consolidare l' operazione entro settembre e poi concentrarsi a FreeEste sulla creazione del magazzino refrigerato, necessario per avviare il progetto di export del vino in Cina.





## Il Piccolo

Trieste

---

--D.D.A.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Trieste

d'agostino

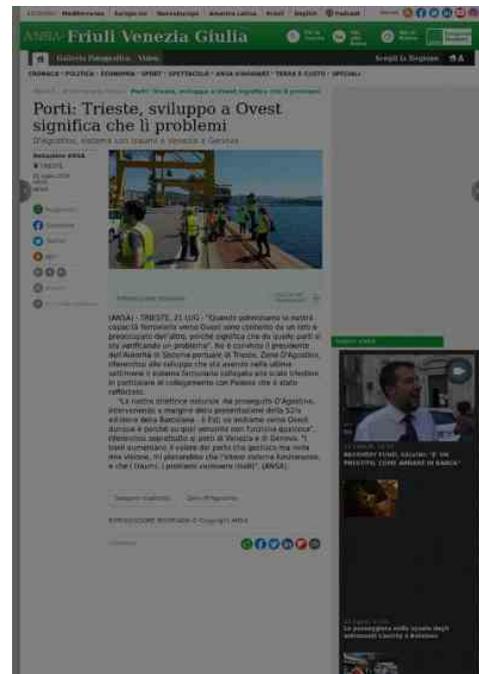
## Trieste va a Ovest problemi in laguna

«Quando potenziamo la nostra capacità ferroviaria verso Ovest sono contenti da un lato e preoccupato dall'altro, perché significa che da quelle parti si sta verificando un problema». Ne è convinto il presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Trieste, Zeno D'Agostino, riferendosi allo sviluppo che sta avendo il sistema ferroviario collegato allo scalo triestino, in particolare al collegamento con Padova. «La nostra direttrice naturale» ha proseguito D'Agostino «è Est; se andiamo verso Ovest dunque è perché su quel versante non funziona qualcosa», riferendosi soprattutto ai porti di **Venezia** e di Genova. «I treni aumentano il valore del **porto** che gestisco ma nella mia visione, mi piacerebbe che l'intero sistema funzionasse, e che i traumi, i problemi venissero risolti».



## Porti: Trieste, sviluppo a Ovest significa che lì problemi

(ANSA) - TRIESTE, 21 LUG - "Quando potenziamo la nostra capacità ferroviaria verso Ovest sono contento da un lato e preoccupato dall' altro, perché significa che da quelle parti si sta verificando un problema". Ne è convinto il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** di Trieste, Zeno D' Agostino, riferendosi allo sviluppo che sta avendo nelle ultime settimane il **sistema** ferroviario collegato allo scalo triestino, in particolare al collegamento con Padova che è stato rafforzato. "La nostra direttrice naturale -ha proseguito D' Agostino, intervenendo a margine della presentazione della 52/a edizione della Barcolana - è Est; se andiamo verso Ovest dunque è perché su quel versante non funziona qualcosa", riferendosi soprattutto ai porti di Venezia e di Genova. "I treni aumentano il valore del porto che gestisco ma nella mia visione, mi piacerebbe che l' intero **sistema** funzionasse, e che i traumi, i problemi venissero risolti". (ANSA).



## Autoporto Gorizia: confermato al vertice l' amministratore unico Giuliano Grendene

(FERPRESS) - Gorizia, 21 LUG - Confermato al vertice di Sdag-Autoporto di Gorizia, l' amministratore unico Giuliano Grendene. Una conferma che arriva dopo un secondo trimestre 2020 reso complesso dall' emergenza da Covid 19. Le soste dei mezzi pesanti, infatti, diminuiti nei mesi di marzo, aprile e maggio mediamente del 14%, sono tornati a livelli pre-Covid-19 nel mese di giugno, registrando addirittura un lieve aumento rispetto all' anno precedente. A tal proposito merita un' attenzione particolare l' approvazione del nuovo Pacchetto Mobilità da parte del Parlamento Europeo che chiude l' iter legislativo durato diversi anni che vede approvato anche il Regolamento sui tempi di riposo e guida minimi. Infine, a crescere è soprattutto il comparto logistico con un incremento di fatturato nel primo semestre di oltre il 16% rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente e il trend è in costante crescita, anche grazie all' avvio di attività della logistica alimentare in collegamento con il **Porto di Trieste**, per la gestione di flussi di prodotti di origine animale che partono dal Nord Europa con destinazione sul mercato asiatico. Un altro traguardo importante raggiunto in questo primo semestre del 2020, è l' ottenimento della certificazione del sistema integrato secondo lo schema di standard ISO 9001:2015-45001:2018. Sdag infatti manteneva attivi, rispettivamente dal 2006 e dal 2013, i sistemi di gestione per la qualità ISO 9001:2015 e per la sicurezza lo standard 18001:2007. Dal 2019 è stato avviato il processo di integrazione dei due sistemi che si è concluso venerdì 10 luglio 2020.



### Conflitto di interessi, una normativa da cambiare

FILIPPO CUCUCCIO

Un libro di Emiliano Di Carlo, docente di Economia Aziendale all' Università Tor Vergata di Roma, riporta alla ribalta la regolamentazione del conflitto di interessi, fenomeno sfuggente e difficile da prevenire, ma spesso legato a filo doppio alla corruzione. Che il conflitto di interessi non sia soltanto un suggestivo tema di natura accademica o libresco lo stanno a testimoniare i casi concreti di tanto in tanto portati all' onore della cronaca. Ultimo, in ordine di tempo, quello relativo al Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** di Trieste, dichiarato decaduto e rimosso dalle sue funzioni su intervento dell' **Autorità Nazionale Anticorruzione** per la presunta incompatibilità con la carica di Presidente della controllata Trieste Terminal Passeggeri. La vicenda - che ha destato notevole clamore, non solo a livello locale, ma anche preoccupazioni non secondarie per l' impatto di natura economico-sociale, dovendosi considerare nulli tutti gli atti deliberati e i contratti stipulati dal Presidente dell' **Autorità** - si è poi conclusa davanti al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio con una pronuncia che ha annullato il provvedimento dell' Anac e reintegrato nelle sue funzioni il Presidente dell' **Autorità Portuale**. È quindi legittimo chiedersi, anche alla luce di questi episodi, se il conflitto di interessi, inteso come condizione giuridica che si verifica quando viene affidata un' alta responsabilità decisionale a un soggetto che ha interessi personali e professionali in contrasto con l' imparzialità richiesta da tale responsabilità, abbia in Italia una regolamentazione normativa adeguata e se sono previsti strumenti idonei a prevenirlo e a contrastarlo. La risposta al duplice interrogativo è al momento negativa. Infatti, l' unica fonte normativa che disciplina il conflitto di interessi nel nostro ordinamento è la L. 215 del 2004 'Norme in materia di risoluzione dei conflitti di interesse', la cosiddetta Legge Frattini, che si limita a prevedere ipotesi di incompatibilità specifiche per i titolari di alcune cariche pubbliche. La realtà economica della nostra società ha mostrato nel corso di questi anni l' insufficienza di questa norma rispetto alla casistica concreta, stimolando, a più riprese, una riconsiderazione dell' argomento in una prospettiva più ampia e coerente con lo sviluppo economico sociale del Paese. In questo ambito vanno segnalate le opinioni in tema di conflitto di interessi emerse in un recente dibattito, organizzato presso l' Università Tor Vergata di Roma in occasione della presentazione del libro 'Il conflitto di interessi nelle aziende' di Emiliano Di Carlo, docente di Economia Aziendale presso quell' Ateneo. Un volume che va sicuramente oltre la semplice manualistica accademica per la completezza e la profondità con cui sono toccati i diversi aspetti, giuridici, economici, psicologici, comportamentali, morali ed etici suscitati da questo tema. Non è, pertanto, casuale che per Di Carlo la domanda centrale da porsi, affrontando questo tema, è: conflitto di interessi con chi? Un interrogativo che, per essere soddisfatto, getta la luce sulle nuove dinamiche che marciano la differenza dell' attuale conflitto di interessi rispetto alla dicotomia tra management e azionisti di una società, delineata da Berle e Means negli anni Trenta del secolo scorso, proiettando il dibattito in un ambito in cui sempre più rilevano, quali parametri di confronto, la continuità aziendale e la sostenibilità del business. Per Augusto Aponte, che è stato Revisore generale della Banca d' Italia, il conflitto di interessi va riportato nella dimensione del ruolo e dei compiti del Responsabile della Prevenzione della corruzione in una Istituzione Pubblica. In un' analisi che individua il trade-off tra strumenti giuridici e strumenti etici per la gestione



Il conflitto di interessi, inteso come condizione giuridica che si verifica quando viene affidata un' alta responsabilità decisionale a un soggetto che ha interessi personali e professionali in contrasto con l' imparzialità richiesta da tale responsabilità, abbia in Italia una regolamentazione normativa adeguata e se sono previsti strumenti idonei a prevenirlo e a contrastarlo. La risposta al duplice interrogativo è al momento negativa. Infatti, l' unica fonte normativa che disciplina il conflitto di interessi nel nostro ordinamento è la L. 215 del 2004 'Norme in materia di risoluzione dei conflitti di interesse', la cosiddetta Legge Frattini, che si limita a prevedere ipotesi di incompatibilità specifiche per i titolari di alcune cariche pubbliche. La realtà economica della nostra società ha mostrato nel corso di questi anni l' insufficienza di questa norma rispetto alla casistica concreta, stimolando, a più riprese, una riconsiderazione dell' argomento in una prospettiva più ampia e coerente con lo sviluppo economico sociale del Paese. In questo ambito vanno segnalate le opinioni in tema di conflitto di interessi emerse in un recente dibattito, organizzato presso l' Università Tor Vergata di Roma in occasione della presentazione del libro 'Il conflitto di interessi nelle aziende' di Emiliano Di Carlo, docente di Economia Aziendale presso quell' Ateneo. Un volume che va sicuramente oltre la semplice manualistica accademica per la completezza e la profondità con cui sono toccati i diversi aspetti, giuridici, economici, psicologici, comportamentali, morali ed etici suscitati da questo tema. Non è, pertanto, casuale che per Di Carlo la domanda centrale da porsi, affrontando questo tema, è: conflitto di interessi con chi? Un interrogativo che, per essere soddisfatto, getta la luce sulle nuove dinamiche che marciano la differenza dell' attuale conflitto di interessi rispetto alla dicotomia tra management e azionisti di una società, delineata da Berle e Means negli anni Trenta del secolo scorso, proiettando il dibattito in un ambito in cui sempre più rilevano, quali parametri di confronto, la continuità aziendale e la sostenibilità del business. Per Augusto Aponte, che è stato Revisore generale della Banca d' Italia, il conflitto di interessi va riportato nella dimensione del ruolo e dei compiti del Responsabile della Prevenzione della corruzione in una Istituzione Pubblica. In un' analisi che individua il trade-off tra strumenti giuridici e strumenti etici per la gestione

del fenomeno, si evoca il rinvio alla figura del bonus pater familias , quale possibile punto di convergenza dei due aspetti. Un altro elemento, che emerge dall' analisi di Aponte e che lo rende particolarmente complesso è il



## First Online

Trieste

---

carattere sfuggente del fenomeno del conflitto di interessi, sia verso sé stessi, in quanto non lo si percepisce, o non lo si ammette; sia verso gli altri, intesi quale collettività, mancando una sensibilità specifica e registrandosi una preoccupante dispersione dei valori; sia, infine, rispetto all' ordinamento giuridico. Una linea di pensiero implicitamente seguita anche da Fabio Di Vizio , sostituto Procuratore di Firenze, quando afferma che 'il conflitto di interessi non è contrastabile , non almeno tempestivamente ed in maniera efficace quando si realizza ; ma solo dopo, quando emergono i segni della compromissione dell' integrità dei comportamenti'. In questo contesto 'la tutela penale rivela difetti cronici di inefficacia, limitandosi ad interventi svolti in modo episodico, occasionale e frammentario'. Stante la pochezza degli strumenti previsti dal diritto societario (art.2631 cc) e dal diritto penale bancario (art.136 del TUB) e pur riconoscendo qualche miglioramento apportato, come in ambito di responsabilità amministrativa degli enti o di riforme in materia di corruzione privata, i presidi previsti nel nostro ordinamento, nell' ottica del contrasto al conflitto di interessi, sono giudicati da Di Vizio 'sostanzialmente complementari e funzionalmente sussidiari'. Occorre, quindi, un cambio di passo, anche alla luce del costo sociale della corruzione dei poteri privati, dei costi dei dissesti bancari e del peso sulla fiscalità generale, per giungere ad una sua più efficace regolamentazione. In uno scenario, quindi, caratterizzato da una nuova cultura d' impresa, rivalutata nella sua funzione sociale e supportata da un nuovo statuto dei controlli interni ed amministrativi. Il riferimento precedentemente fatto alla corruzione schiude la strada al perché il tema del conflitto di interessi sia intercettato e ampiamente trattato nell' ambito di quella esperienza accademica, giunta ormai alla sua quinta edizione, che è il Master Anticorruzione di Tor Vergata. Lo sottolinea Daniela Condò , che ne è la Programme Assistant, accogliendo una visione del conflitto di interessi 'sicuramente più ampia e multidisciplinare nel ripensamento del capitalismo moderno'. Concordando con il pensiero dell' economista britannico dello sviluppo, Paul Collier, per Condò 'solo l' etica può salvare il capitalismo, beninteso un' etica senza camuffamenti e ipocrisie coniugata con una rinnovata morale pubblica'. L' obiettivo dichiarato deve, dunque, essere quello di 'costruire una nuova finanza, stabilendo un nuovo patto sociale per il bene comune e privilegiando conseguentemente gli aspetti di impatto sul sociale e sull' ambiente'. Anche Gaetano Scazzari , responsabile del Nucleo Anticorruzione della Guardia di Finanza, ribadisce la vicinanza dei due fenomeni, conflitto di interessi e corruzione : 'Sono sicuramente manifestazioni diverse dello stesso fenomeno; con un paragone suggestivo, legato alle vicende del Covid '19, la corruzione è la malattia, il conflitto di interessi il suo virus'. Una visione che porta Scazzari a inquadrare il conflitto di interessi con i suoi effetti perniciosi sull' equilibrio del mercato del lavoro, sull' efficacia e sull' efficienza complessive del **sistema** economico, soprattutto nell' ottica dell' imparzialità dell' azione amministrativa. Ed è proprio in questo specifico contesto che va ricordato quanto messo in atto da questo corpo specializzato di polizia con gli strumenti disponibili per evitare preventivamente che il conflitto di interessi sfoci in comportamenti di maladministration o in azioni penalmente rilevanti. Un' attività complessa e variegata, svolta su propria iniziativa o anche su richiesta dell' Anac, dell' Ispettorato della Funzione Pubblica e della Corte dei conti per i connessi aspetti di danno erariale. Quanto agli aspetti di dimensione economica , sia pure colti in una particolare prospettiva, Maurizio Bufi , Presidente uscente dell' Anasf, l' Associazione Nazionale dei Promotori Finanziari, ritiene che il tema del conflitto di interessi si inserisca nell' ambito della prestazione del servizio di consulenza finanziaria fornito su base indipendente e non . 'Il cliente paga un prezzo a fronte delle prestazioni di un servizio personalizzato, di una valutazione di adeguatezza degli strumenti finanziari collocati, dell' accesso ad un' ampia offerta di prodotti compresi quelli di terzi, dell' attività di assistenza post-vendita, del continuo monitoraggio del proprio portafoglio. Di qui la convinzione sostenuta da Bufi che 'la presenza di questi requisiti, riconducibili ai principi di qualità del servizio Mifid Compliance, rende praticabile una corretta gestione del conflitto di interessi nel miglior interesse del cliente'. In definitiva, dalla rapida rassegna di queste qualificate opinioni emerge il punto fermo della necessità indifferibile per l'

Italia di un inquadramento normativo del conflitto di interessi più adeguato e che rinvii in modo diretto, così come ribadito da Di Carlo, a un concetto di interesse primario dell' azienda pubblica o privata. Un interesse, inteso come superiore rispetto a quello di tutti gli altri, azionisti compresi, con una definizione strumentale alla diffusione

---



## First Online

Trieste

---

di una nuova etica dell' azienda. Un interesse, infine, che, collocando e isolando il conflitto di interessi in una posizione chiaramente antagonista, contribuisca in modo fattivo all' affermarsi del bene comune, molla indispensabile per il rilancio economico-sociale del nostro Paese.

## Il Piccolo

Trieste

### GLI EFFETTI DELLE NORME DI SICUREZZA

#### Il cuore diventa piazza Unità meno ormeggi sulle Rive

*Saranno 400 i posti barca tra la Lanterna e il Porto Vecchio rispetto ai 900 Maggiore coinvolgimento del centro di Trieste: sarà un'edizione diffusa*

TRIESTE Sarà una Barcolana diffusa. Meno assembramento di ormeggi e stand lungo le Rive, maggiore coinvolgimento di altri punti del centro di Trieste con piazza dell' Unità d' Italia cuore dell' edizione. La necessità di rispettare le norme di sicurezza ha portato gli organizzatori a riconsiderare spazi e criteri. Quello che è venuto fuori è un progetto che non è solamente una soluzione adeguata per una stagione che sarà comunque particolare ma si tratta anche di un esperimento per il futuro. Il punto di partenza è l' equazione Barcolana-Trieste. Il colpo d' occhio delle Rive popolate di vele è impagabile ma c' è la voglia di coinvolgere più angoli della città. Una svolta che ha già la benedizione da parte delle **autorità** e la collaborazione delle associazioni di categorie. Del resto, è pur sempre l' edizione del "Together". Il Villaggio Barcolana, per evitare rischi di assembramento, non sarà un serpentone di tensostrutture lungo le Rive. Sarà qualcosa di diverso e il respiro della classica d' autunno invaderà piazza Verdi, via Einaudi, piazza della Borsa. E potrebbe estendersi ancora, per far diventare totale il coinvolgimento cittadino. La Svbg sta già lavorando con Fipe e

Confcommercio per costruire percorsi specifici, saranno lanciati concorsi per vetrine a tema. **ORMEGGI** Bisogna evitare assembramenti. Ma bisogna anche garantire ormeggi adeguati perchè si ipotizza che saranno comunque 1700 scafi in acqua il prossimo 11 ottobre. Gli armatori del territorio (da Muggia a Monfalcone) terranno le barche negli abituali ormeggi ma a tutti verrà richiesto al momento del perfezionamento dell' iscrizione di avere un ormeggio prenotato. Tutto deve venir pianificato, il post lockdown non ammette blitz o sorprese. Chi verrà da fuori città potrà decidere di rivolgersi ai marina del golfo oppure bussare alla Svbg per ottenere un posto barca temporaneo. Grazie all' **Autorità portuale** saranno oltre 400 le imbarcazioni che potranno trovare spazio in Porto Vecchio e lungo le Rive. Non saranno più le 900 vele di altri anni ma questa sarà un' edizione straordinaria. Il fascino della regata verrà conservato ma saranno anche rispettate le disposizioni e i protocolli. Non si può sottovalutare il momento. Verrà garantita l' insostituibile collaborazione dell' **Autorità portuale** e della Capitaneria di Porto. Zeno D' Agostino, ironizzando sulla sua prima uscita ufficiale da presidente dopo l' accoglimento del ricorso al Tar («Scusatemi, sono nuovo...») parla di regate ma, ringraziati a titolo personale il Comune e la Regione per il sostegno ricevuto, fa capire che il suo «A Trieste se stiamo uniti facciamo le cose meglio degli altri» va interpretato in senso più estensivo. Il nuovo comandante della Capitaneria di Porto, l' ammiraglio Vincenzo Vitale, riconferma con entusiasmo il proprio impegno e quello del suo personale. La festa del mare può cominciare. --R.D.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Trieste Prima

Trieste

### Un' altra pericolosa intimidazione al Coordinamento dei Lavoratori Portuali

*Ieri la conferenza stampa in cui sono stati resi pubblici gli episodi di minacce, atti intimidatori e persecutori verso i rappresentanti del coordinamento. Poco dopo, l'ennesimo sabotaggio dell'auto a un altro rappresentante, che avrebbe potuto portare a conseguenze molto gravi*

"Nel tardo pomeriggio di ieri, dopo che nella mattinata avevamo tenuto una conferenza stampa sulle intimidazioni subite da un rappresentante del CLPT (di cui non possiamo fare il nome in quanto è stata avviata una indagine), siamo venuti a conoscenza del fatto che un altro dei nostri rappresentanti ha subito una pesante intimidazione: qualcuno gli ha allentato le viti di tutte e 4 le ruote dell'automobile". A rivelarlo è una nota stampa del Coordinamento Lavoratori Portuali Trieste, che proprio ieri ha reso noti altri episodi di intimidazione, alcuni con vere e proprie manomissioni di veicoli. Ora, come si legge nel comunicato, un altro rappresentante sarebbe stato pericolosamente preso di mira. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante . . . Forse potrebbe interessarti . . . "Chi cerca di intimidirci - annuncia il Coordinamento - pare voler alzare il tiro (lasciamo immaginare cosa sarebbe accaduto se anche una sola delle ruote si fosse staccata). A questi infami vigliacchi non possiamo che ribadire: continueremo sulla strada intrapresa perché le vostre azioni dimostrano che è quella giusta. Invitiamo nuovamente tutti i lavoratori del **porto** a vigilare contro eventuali altre intimidazioni da parte di questi vermi".



## Morte per amianto, il Porto deve risarcire 600mila euro

LA SENTENZA VENEZIA L' Autorità portuale dovrà pagare quasi 600mila euro per la morte da esposizione ad amianto del suo ex lavoratore Francesco Pavanello. È quanto ha deciso la seconda sezione civile del Tribunale, nella persona della dottoressa Silvia Barison, che ha definito il risarcimento del danno a favore della moglie, dei due figli e delle due nipoti figlie del maggiore di questi, dopo che il giudice del lavoro già nel 2016 aveva sentenziato sul nesso di causalità tra esposizione al materiale cancerogeno e l' insorgenza della malattia che aveva portato al decesso di Pavanello. Proprio in forza di questa decisione, poi passata in giudicato, i familiari hanno agito in sede civile per vedersi riconosciuto il risarcimento, col patrocinio dell' avvocato Matteo Pasqualato. Pavanello, 61 anni, di Carpenedo, è morto nel 2011 per mesotelioma pleurico in conseguenza dell' esposizione ad amianto durante il periodo in cui aveva prestato la sua opera come facchino al **porto**. In giudizio, l' Autorità portuale ha eccepito il difetto di legittimazione passiva in favore della Compagnia Lavoratori Portuali, di cui Pavanello era socio lavoratore, e ha contestato la sussistenza del nesso di causalità tra esposizione e malattia, correlazione non nota al tempo dei fatti. Tuttavia, già il giudice del lavoro aveva ricordato che l' Autorità portuale nel 1999 era subentrata nell' organizzazione del **porto** e quindi nella proprietà e nel possesso di tutti i beni aziendali e dei rapporti di lavoro in essere; pertanto doveva eventualmente essere considerata responsabile dei danni alla salute dei lavoratori. Non solo: lo stesso Giudice ha altresì sostenuto che non sono state adottate tutte le cautele utili e necessarie a garantire la salubrità del luogo di lavoro e ha confermato il legame tra la condotta omissiva e la morte. Una volta accertata la responsabilità, i familiari hanno chiesto il risarcimento del danno, patrimoniale e non patrimoniale. Per il danno morale derivante dalla sofferenza patita per la perdita del congiunto, il Tribunale ha stabilito in via equitativa che l' Autorità portuale debba liquidare 200 mila euro alla vedova Mara Checchini; 175 mila euro per il figlio Andrea; 150 mila per l' altro figlio Claudio e 30 mila euro ciascuna per le due figlie di questi, bambine all' epoca del decesso del nonno. Sul piano patrimoniale, alla vedova è stato riconosciuto il risarcimento dei 3.600 euro spesi per il funerale del marito. La famiglia va risarcita anche delle spese di giudizio quantificate in 10.500 euro. Tutte le somme vanno considerate con la rivalutazione monetaria e gli interessi legali maturati. In totale, dunque, per la precisione l' Autorità portuale deve versare ai Pavanello 599.100 euro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ALVISE SPERANDIO



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la sentenza

### Morto d' amianto, maxi risarcimento dal Porto

*L' Autorità condannata a restituire 580 mila euro a moglie, figlie nipoti di un portuale morto per tumore ai polmoni*

Maxi risarcimento da oltre mezzo milione di euro ai familiari di Francesco Pavanello, dipendente del **Porto** morto per tumore ai polmoni dovuto all' esposizione all' amianto. Lo ha stabilito la seconda sezione del tribunale civile di **Venezia**, che ha condannato l' Autorità di Sistema Portuale a restituire 585 mila euro a moglie, figlie e nipoti di un dipendente della Compagnia Lavoratori Portuali di **Venezia**. Che la morte per esposizione all' amianto fosse stata responsabilità del **Porto**, lo aveva già stabilito una sentenza del giudice del lavoro del tribunale di **Venezia** del dicembre del 2016. Una delle tante vittime che, dopo anni di esposizioni ai materiali cancerogeni e senza le dovute protezioni sul posto di lavoro, hanno sviluppato una forma di mesotelioma pleurico. Nel caso specifico, Pavanello per anni era impiegato nel carico e scarico di sacche d' amianto dalle navi in arrivo. Il tutto, senza nessuna forma di protezione dalle esalazioni. Da quella decisione del 2016, poi, era nata la costola giudiziaria in sede civile. I familiari dell' ex operaio, difesi dall' avvocato Matteo Pasqualato, hanno chiesto il risarcimento del danno non patrimoniale dovuto alla perdita di un proprio familiare. Sul punto, però, l' Autorità di Sistema Portuale aveva provato a eccepire il proprio difetto di legittimazione. Tradotto, la linea difensiva del **Porto** aveva provato a tirarsi fuori dalla vicenda scaricando la responsabilità sulla Compagnia Lavoratori Portuali, presso la quale l' ex dipendente era stato assunto. Niente da fare, però. Secondo il tribunale, infatti, dal giugno del '99 l' Autorità era subentrata a tutti gli effetti nell' organizzazione del **Porto** di **Venezia**, e quindi «nella proprietà e possesso di tutti i beni aziendali, nonché dei rapporti in corso, compresi quelli lavorativi». Di conseguenza, il tribunale di **Venezia** mette nero su bianco «l' eventuale responsabilità» in capo all' Autorità «dei danni alla salute patiti dai lavoratori della Compagnia dei Portuali che operavano all' interno del **porto** in conseguenza dell' esposizione a fibre di amianto». Ce n' è quanto basta, per i giudici, per riconoscere 200 mila euro a favore della moglie dell' operaio; 175 mila euro per il secondo figlio, trentaquattrenne all' epoca della morte del padre e che conviveva con i genitori; 150 mila euro per l' altro figlio della coppia, 37 anni quando il padre morì e sposato con due figlie. Per ciascuna delle due nipoti, infine, riconosciuti 60 mila euro per aver perso il nonno. --eugenio pendolini© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Interporto Padova, lo sviluppo verso est

*Il direttore Tosetto: «La realizzazione della direttrice con il porto di Trieste è la più rapida e meno impattante da realizzare»*

Simonetta Zanetti / PADOVA L' Interporto di Padova guarda a est per uno sviluppo rapido. Il recente collegamento ferroviario quotidiano con Trieste, rivolto agli operatori dei container marittimi, risponde all' interesse di aggiungere sbocchi alla movimentazione delle merci di - più - facile attuazione, allargando al mercato russo, turco, ungherese e polacco. obiettivo norddestTra gli interventi previsti per l' area della stazione - sollecitati dal sindaco Giordani come opere strategiche al Ministero - che vanno dal nuovo terminal sopraelevato, all' adeguamento all' alta velocità e la realizzazione del nuovo Borgomagno, rientra anche il pacchetto del trasporto merci verso l' Interporto con la riorganizzazione dei percorsi per bypassare la stazione. La realizzazione di una bretella merci a est, sarebbe senza dubbio più agile sotto il profilo dei tempi e delle difficoltà. Oggi il traffico in quella direzione copre il 5% del totale: «La direttrice verso Trieste è senza dubbio quella che meno impatta sulla stazione» conferma il direttore generale dell' Interporto Roberto Tosetto «e un intervento in questo senso rappresenterebbe un vantaggio implicito e più immediato rispetto al progetto complessivo in programma». Il progetto nel suo complesso è allo studio preliminare dopo la firma di un protocollo d' intesa tra Comune, Ministero, Rfi e Regione. La definizione è all' orizzonte per settembre. il nodo **veneziana** «Il **porto** di Trieste non sostituirà quello di **Venezia** con cui l' Interporto lavora moltissimo» chiarisce Tosetto «semplicemente, in questo momento non avrebbe senso investire per realizzare una bretella per far arrivare su rotaia merci in partenza da **Venezia**, per poi restituirle alla gomma indirizzate, ad esempio, nella Bassa. Lavoriamo molto con il **porto** di **Venezia**, semplicemente facciamo tutto con i camion. Certo si tratterebbe di un intervento dal valore ambientale importante, a cui, l' operazione Trieste lo dimostra, siamo molto attenti, ma a queste condizioni e in questo periodo, non può essere considerato un progetto strategico». sviluppo e ambiente Durante l' emergenza Covid l' Interporto è stato aperto e operativo con un incremento del traffico intermodale del 5%; circa 6 mila i treni su rotaia ogni anno e 180 mila metri quadri di fabbricati a disposizione delle attività; dei 28 binari, otto sono omologati per ospitare treni di dimensione internazionale, ovvero da 750 metri, per la salvaguardia ambientale. Ancora, in funzione quattro gru elettriche a portale e gate automatici per ridurre le emissioni di Co2 dei camion in attesa e aumentare la celerità delle operazioni. il bando«Stiamo puntando al completamento del percorso di intelligenza dei sistemi informatici con l' introduzione di gru e gate per la parte ferroviaria» conclude Tosetto «il 21 agosto scade infatti in bando da 44 milioni di euro per il potenziamento degli interporti italiani e noi stiamo redigendo il progetto da presentare per lo sviluppo della parte ferroviaria e dei parcheggi». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Annientamento delle Repubbliche Marinare

*Santi: 'Genova e Venezia vivono in parallelo ore drammatiche'*

Redazione

VENEZIA Non ci erano riusciti i Saraceni ad annientare le due Repubbliche Marinare, la Superba, ovvero Genova e la Serenissima di Venezia; ci sta riuscendo oggi Roma. Così Alessandro Santi, presidente degli agenti marittimi veneziani e coordinatore della Venezia Port Community che rappresenta il mondo imprenditoriale e associativo portuale e marittimo della città e che sta accogliendo sempre più consensi e adesioni, sintetizza i danni che le due principali porte attraverso le quali transita la linfa vitale per il sistema produttivo italiano, stanno subendo a causa di precise responsabilità delle Istituzioni nazionali e dei ritardi nell'esecuzione di lavori, nonché di mancati controlli, che avrebbero dovuto essere eseguiti da anni. Genova e Venezia vivono in parallelo sottolinea Santi ore drammatiche. Da un lato, lo scalo ligure e più in generale la portualità e il sistema logistico della Liguria, sono annientati dalla concentrazione delle verifiche di sicurezza a tutto il nodo autostradale genovese con cantieri che stanno paralizzando da settimane la viabilità e provocando flessioni di traffico portuale superiori al 30%; dall'altro Venezia sta subendo l'inesorabile interramento dei suoi canali di accesso al porto, per i quali si attende da anni una manutenzione anche nel Febbraio scorso ri-promessa dalla ministra De Micheli. Secondo la Venezia Port Community esiste una sola differenza rispetto a un processo di annientamento del sistema portuale e logistico. La ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti ha annunciato l'intenzione di incontrare i rappresentanti delle categorie imprenditoriali che oggi scenderanno in piazza. A Venezia non è accaduto neppure questo e alla protesta nei canali ha fatto seguito una promessa non mantenuta e poi mesi di colpevole silenzio. Evidentemente la prossima volta le imbarcazioni e i manifestanti che scenderanno nei canali della Serenissima saranno molti di più.

The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL' with social media icons and a search bar. The main article title is 'Annientamento delle Repubbliche Marinare' with a sub-headline 'Santi: "Genova e Venezia vivono in parallelo ore drammatiche"'. Below the title is a photo of Alessandro Santi, the president of the Venezia Port Community. The article text is partially visible, starting with 'VENEZIA: "Non ci erano riusciti i Saraceni ad annientare le due Repubbliche Marinare, la Superba, ovvero Genova e la Serenissima di Venezia; ci sta riuscendo oggi Roma"'. At the bottom of the screenshot, there is a 'ABBONATI O SPRETTA IL LOGO' button and a list of related topics: 'ARGOMENTI CORRELATI: INFRASTRUTTURE SANITI INFRASTRUTTURE REPUBBLICHE MARINARE VENEZIA PORT COMMUNITY'.

## Il futuro di Trasporto e Logistica in Europa Centrale: successo per la International Final Conference di TalkNET

VENEZIA Oltre 150 partecipanti tra rappresentanti istituzionali, moltiplicatori ed esperti del settore dei trasporti e della logistica hanno preso parte venerdì alla International Final Conference di TalkNET, promossa dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** Porti di Venezia e Chioggia. L'evento online ha ospitato 13 speaker internazionali e ha avuto come obiettivo quello di discutere il futuro del trasporto e della logistica nell'Europa Centrale capitalizzando quanto appreso e raggiunto in termini di risultati dal progetto TalkNET. Più di 40 studi, 9 piani di azione, 11 progetti pilota e 2 attività di training in 5 cluster tematici sono stati implementati nel corso di 3 anni con lo scopo di sviluppare profonde conoscenze capaci di supportare investimenti sostenibili nell'ottimizzazione dei nodi multimodali e nell'eco-innovazione. L'approccio transnazionale e il forte coinvolgimento di moltiplicatori hanno assicurato un impatto significativo che contribuirà a meglio affrontare il tema del trasporto merci sostenibile nel Centro Europa nel quadro dello European Green Deal. Il keynote speaker della conferenza Michele Acciaro, professore associato di Logistica Marittima presso la Kühne Logistics University, ha parlato degli sviluppi, delle sfide e delle azioni politiche in tema di catene di distribuzione globali e sostenibili in Europa. In due panel, ospiti internazionali hanno discusso rispettivamente dell'attuale stato delle soluzioni eco-innovative dei trasporti, incluso il mercato GNL e dei modi sostenibili di intercambiare il trasporto merci dalla gomma al ferro implementando soluzioni multimodali. In questi due campi di azione i porti di Venezia e Chioggia hanno conseguito importanti risultati avviando azioni pilota per aggiornare il **sistema** ICT per le operazioni di manovra (SIMA) a Porto Marghera al fine di migliorare l'accessibilità ferroviaria e rispondere alla crescente domanda di traffico. Inoltre, è stato realizzato uno studio finalizzato alla realizzazione di un'area logistica all'interno dell'area Montesyndial e al conseguente adeguamento del terminal container, nonché uno studio di mercato per un nuovo servizio di navetta ferroviaria tra il porto di Venezia e l'Interporto di Verona, in collaborazione con ZALOG Quadrante Europa. Lo sviluppo sostenibile commenta Pino Musolino, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** deve diventare un concetto trainante nella pianificazione delle attività portuali e nelle attività logistiche. Una sostenibilità da praticare e non solo da enunciare anche attraverso progetti europei come TalkNET che traducono concetti astratti in azioni concrete. In questo senso l'Europa è un elemento indispensabile per il futuro della portualità italiana e veneziana. Per questo conclude Musolino con Bruxelles abbiamo costruito in questi anni una profonda e proficua relazione. Basti pensare che dal 2017 ad oggi l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** ha gestito oltre 35 milioni di euro di cofinanziamenti ricevuti dall'UE. Fondi necessari per lo sviluppo logistico, operativo e infrastrutturale del **Sistema Portuale** del Veneto. Sono certo che, anche il bando CEF 2019 di cui verranno comunicati a breve i risultati premierà i porti di Venezia e Chioggia. TalkNET Transport and Logistics Stakeholders Network è un progetto di cooperazione per il trasporto merci multimodale ecocompatibile in Europa Centrale che ha coinvolto 15 partner tra porti, operatori intermodali stradali e ferroviari, interporti e **autorità** regionali di 8 diversi paesi europei. Cofinanziato dallo Interreg Central Europe Programme 2014-2020 dell'UE con un budget totale di 2,5 milioni di euro, TalkNET ha avuto come obiettivo quello di rafforzare l'efficienza dei nodi logistici, i loro collegamenti con l'hinterland e i relativi servizi logistici, nonché di promuovere l'uso di combustibili alternativi e





# La Gazzetta Marittima

Venezia

---

gli obiettivi UE sulle emissioni di carbonio.

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Psa-Sech oggi si decide sulla fusione tra terminal

Consiglio di gestione impegnativo per il porto di Genova oggi, con il presidente Paolo Emilio Signorini che porterà sul tavolo il via libera alla fusione tra i due maggiori terminal dello scalo ligure - Psa e Se ch - e all'ingresso della Marininvest (società del gruppo Msc) nel 49% della Ignazio Messina & Co. (società del gruppo Messina) che gestisce il terminal e la storica la compagnia di navigazione genovese. Ieri doveva tenersi la commissione consultiva l'organo dell'Autorità di sistema che esprime lavoratori e utenza portuale, riunito in genere discutere gli atti più importanti dell'ente -, ma la riunione È stata rinviata a oggi, perché l'associazione Uniport-Fipe, che in passato aveva sollevato dubbi sull'operazione Psa-Sech, ha inviato in corner una serie di osservazioni che devono integrare il fascicolo all'esame della commissione. Una tecnica, quella delle integrazioni all'ultimo minuto, adottata frequentemente come azione di disturbo su atti che registrano o hanno registrato contrasti tra i vari soggetti interessati in campo: in effetti, sull'operazione Psa-Sech si era espresso negativamente Gianluigi Aponte, numero uno del gruppo Msc, che È azionista in diversi terminal dello scalo genovese; e il gruppo Spinelli, come riportato nelle memorie della commissione. Dopo la consultiva, salvo sorprese, sarà il board a dare il sigillo ai nuovi assetti azionari in porto.



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Le due associazioni contro la norma che limita il diritto all'autoproduzione. 'Approccio veterostalinista, noi non ci stiamo'

### Lavoro in porto, armatori all'attacco 'Pronti a difenderci in tutte le sedi'

Francesco Ferrari Il diritto all' autoproduzione, ovvero all' utilizzo di lavoratori marittimi al posto dei portuali «in casi eccezionali e regolamentati», non può essere soppresso per decreto. La battaglia più calda dell' estate, quella del lavoro in banchina, alimentata anche dalla dura posizione di Matteo Salvini contro quelle che il leader della Lega ha liquidato come «rendite monopolistiche», non pare destinata a smorzarsi. E, mentre i sindacati annunciano la sospensione dello sciopero del 24 luglio mantenendo comunque alta la guardia sul tema, le due associazioni degli armatori ritrovano l' unità annunciando «azioni in ogni sede». «Per colpire gli abusi di qualcuno - dice Mario Mattioli, presidente di Confitar ma - non si può colpire la libertà di iniziativa economica di un' intera categoria imprenditoriale. » evidente che questa misura comporterà un aumento delle già elevate tariffe applicate nei porti italiani, con pesante danno per la competitività della portualità italiana, maggiori costi per le imprese armatoriali, oltre che una penalizzazione per i lavoratori marittimi in termini occupazionali, ma anche retributivi. Per questo difenderemo le nostre ragioni in ogni sede consentita». Per Mattioli «il provvedimento inserito nel decreto contiene una evidente contraddizione. Se davvero si vuole tutelare la sicurezza dei marittimi, perché si continua a consentire l' autoproduzione laddove non esiste un' entità autorizzata ad applicare tariffe prestabilite? La salute di un marittimo va difesa in un porto e non in un altro? La nostra sensazione È che si vogliano difendere privilegi e non diritti. E non basta fare circolare due fotografie di operazioni fuori norma per stravolgere il quadro legislativo». Non solo. Per Mattioli «È inaccettabile, e illogico o spiega al Secolo XIX -, pensare che la rendita di una parte (le compagnie portuali, ndr) sia garantita mentre le difficoltà di chi trasporta la merce siano ignorate. Se la prima parte È in crisi È perché la seconda lo È di più. Ignorare questa evidenza È frutto di sciatteria o di un' azione calcolata?». Come si comporteranno, ora, gli armatori? «Utilizzeremo, come abbiamo scritto nella nota congiunta, le azioni che ci mette a disposizione lo Stato di diritto. Naturalmente, in prima battuta, confidiamo che in fase di emanazione dei decreti attuativi il governo torni sui propri passi, ripristinando una situazione accettabile. Ci auguriamo che questo approccio veterostalinista possa essere archiviato. In caso contrario, valuteremo come comportarci». Sulla stessa linea Stefano Messina, presidente di Assarmatori, che parla apertamente di «stagione di contenziosi»: «Non si può modificare con un emendamento estemporaneo, non preceduto da alcun confronto fra le varie parti coinvolte, la disciplina di una materia così complessa. Un metodo del genere non poteva che portare a una soluzione normativa pasticciata, che oltre a riportare il mercato dei servizi portuali indietro di 30 anni, si pone in evidente contrasto con la normativa antitrust nazionale e comunitaria circostanza che ci condurrà ad una stagione di contenziosi che non gioverà certo al nostro settore».



### «Collasso Genova, effetti paradossali»

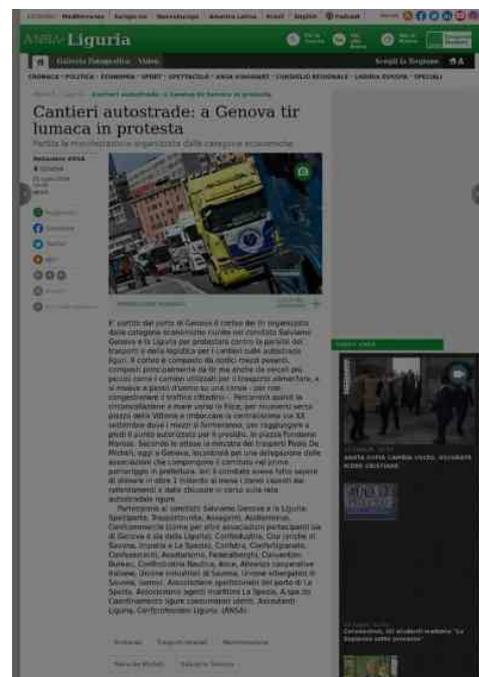
*La sfida dell'autotrasporto nell'ora peggiore per le infrastrutture intorno al porto*

ALBERTO GHIARA GENOVA. «Non c'è alternativa al porto di Genova», afferma Silvano Maggi, managing director della società di autotrasporto Carbox (gruppo Tarros). Maggi testimonia con la sua impresa come il collasso delle infrastrutture liguri stia producendo effetti paradossali sull'attività delle imprese di autotrasporto che operano nel Genovesato: «Abbiamo avuto camion in arrivo dalla pianura padana attraverso la A26 che per arrivare al porto di Prà hanno dovuto uscire a Arenzano. Altri che per raggiungere Genova Ovest sono usciti a Bolzaneto e hanno proseguito per strade ordinarie». Tuttavia Carbox non intende presentare un cahier de doléance, anzi. Evita di calcare la mano sul disastro in corso. «Il messaggio che voglio mandare ai nostri clienti e alle compagnie di navigazione è che gli autotrasportatori sono riusciti finora a garantire il servizio, con ritardi nel limite del fisiologico». E' una risposta a chi, come la compagnia Cosco, nei giorni scorsi ha minacciato lo spostamento di merce da Genova a altri porti, suscitando speranze neanche troppo nascoste in altri territori, dalla Spezia a Ravenna, da Trieste a Livorno. «Se dovesse proseguire la situazione attuale anche quando ci sarà la ripresa dei traffici - afferma Maggi - il disagio peggiorerà ulteriormente a beneficio di altri scali. Ma occorre tenere presente che Genova non è Ravenna. Alla merce non piace utilizzare servizi feeder e vuole fermamente venire sotto la Lanterna. Quando è crollato il ponte Morandi, temevamo una fuga della merce da Genova. In realtà l'attrazione del porto sulla merce è molto forte. Per questo il sistema Genova deve funzionare, non si può pensare che questa situazione prosegua per mesi». Il timore adesso è per quello che potrà succedere con l'assalto ai traghetti e l'affollamento di turisti nelle seconde case della Riviera ligure. «Purtroppo ho l'impressione che non si risolverà tutto in questi giorni con la fine dell'ultimatum del ministero. I lavori si stanno protraendo troppo». Per evitare il collasso del traffico commerciale, Maggi, la cui azienda aderisce all'associazione Trasportounito, come lui stesso tiene a precisare, vorrebbe che venissero concesse finestre temporali all'autotrasporto per circolare liberamente sulle autostrade, limitando la circolazione degli altri veicoli. Sul lungo periodo, pensa che la soluzione sia l'intermodalità. «Se si potesse dire: soffriamo un mese, poi vedremo la luce in fondo al tunnel, sarei soddisfatto. Purtroppo temo che il peggio debba ancora venire». Carbox è una società che ha meno di 20 anni di vita, ha 40 automezzi, 160 dipendenti e trasporta 100 mila container all'anno fra 15 porti italiani, in particolare La Spezia, Genova, Venezia e Napoli. «Ma questa emergenza riguarda soltanto le infrastrutture di Genova e Savona, alla Spezia e Venezia a esempio non abbiamo problemi. Per adesso a soffrire è l'autotrasporto, che sta assorbendo le conseguenze negative. Il servizio continua a essere garantito, credo che l'autotrasporto abbia saputo gestire bene la situazione. Adesso ci aspettiamo il sostegno delle istituzioni, che hanno già risposto positivamente ».



### Cantieri autostrade: a Genova tir lumaca in protesta

E' partito dal porto di Genova il corteo dei tir organizzato dalle categorie economiche riunite nel comitato Salviamo Genova e la Liguria per protestare contro la paralisi dei trasporti e della logistica per i cantieri sulle autostrade liguri. Il corteo è composto da dodici mezzi pesanti, composti principalmente da tir ma anche da veicoli più piccoli come i camion utilizzati per il trasporto alimentare, e si muove a passo d' uomo su una corsia - per non congestionare il traffico cittadino -. Percorrerà quindi la circosollazione a mare verso la Foce, per muoversi verso piazza della Vittoria e imboccare la centralissima via XX settembre dove i mezzi si fermeranno, per raggiungere a piedi il punto autorizzato per il presidio, in piazza Fondame Marose. Secondo le attese la ministra dei trasporti Paola De Micheli, oggi a Genova, incontrerà poi una delegazione delle associazioni che compongono il comitato nel primo pomeriggio in prefettura. Ieri il comitato aveva fatto sapere di stimare in oltre 1 miliardo al mese i danni causati dai rallentamenti e dalle chiusure in corso sulla rete autostradale ligure. Partecipano al comitato Salviamo Genova e la Liguria: Spediporto, Transportunito, Assagenti, Assiterminal, Confcommercio (come per altre associazioni partecipanti sia di Genova e sia della Liguria), Confindustria, Cna (anche di Savona, Imperia e La Spezia), Confetra, Confartigianato, Confesercenti, Assoturismo, Federalberghi, Convention Bureau, Confindustria Nautica, Ance, Alleanza cooperative italiane, Unione industriali di Savona, Unione albergatori di Savona, Isomar, Associazione spedizionieri del porto di La Spezia, Associazione agenti marittimi La Spezia, A.spe.do, Coordinamento ligure consumatori utenti, Assoutenti Liguria, Confprofessioni Liguria. (ANSA).



## Autostrade, a Genova tir in corteo contro le chiusure sulla rete ligure

*A organizzare la protesta è il comitato Salviamo Genova e la Liguria*

12 tir sono partiti questa mattina dal porto di Genova in segno di protesta contro il "blocco" delle autostrade liguri, che sta causando pesanti disagi al settore della logistica e dei trasporti. A organizzare la protesta è il comitato Salviamo Genova e la Liguria, che riunisce Spediporto, Trasportounito, Assagenti, Assiterminal, Confcommercio, Confindustria, Cna, Confetra, Confartigianato, Confesercenti, Assoturismo, Federalberghi, Convention Bureau, Confindustria Nautica, Ance, Alleanza cooperative italiane, Unione industriali di Savona, Unione albergatori di Savona, Isomar, Associazione spedizionieri del porto di La Spezia, Associazione agenti marittimi La Spezia, A.spe.do, Coordinamento ligure consumatori utenti, Assoutenti Liguria, Confprofessioni Liguria. Il corteo di camion e tir percorre a passo d'uomo, su una corsia, la circonvallazione a mare verso la foce, da cui si sposterà verso il centro per raggiungere piazza Fontane Marose. Nel pomeriggio, il ministro dei Trasporti Paola De Micheli, oggi a Genova per la ripartenza dei cantieri del nodo ferroviario, incontrerà una delegazione delle associazioni che compongono il comitato. Salviamo Genova e la Liguria ha stimato in oltre 1 miliardo al mese i danni causati dalle chiusure sulla rete autostradale ligure.



## Nodo ferroviario di Genova: ripartono i lavori, sarà pronto nel 2024

*Affidato al Cociv, permetterà di separare il traffico merci da quello passeggeri e di trasformare la linea ferroviaria di Ponente in una metropolitana di superficie*

Riprendono i lavori per la realizzazione degli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico nel Nodo ferroviario di **Genova**. Alla cerimonia di riavvio dei cantieri hanno partecipato oggi il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, il commissario straordinario di governo Calogero Mauceri, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il sindaco di **Genova** Marco Bucci, l' a.d. di Webuild Pietro Salini, il presidente del Consorzio Cociv Marco Rettighieri e l' a.d. e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) Maurizio Gentile. Al termine della cerimonia, la benedizione dell' Arcivescovo di **Genova** monsignor Marco Tasca. L' incontro segue la firma del contratto che affida al Consorzio Cociv , general contractor dei lavori del Terzo Valico dei Giovi, il riavvio dei lavori per il completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tommaso e Polcevera nel tratto compreso fra **Genova** Voltri e **Genova** Brignole . L' opera consentirà di migliorare i collegamenti con il sistema portuale genovese, di eliminare gli attuali colli di bottiglia e di incrementare così l' offerta del trasporto ferroviario, attraverso una migliore separazione dei flussi di traffico fra i treni regionali e quelli a lunga percorrenza. Il valore complessivo dell' opera, giunta al 50% della sua realizzazione, è di circa 670 milioni di euro . In particolare, il progetto prevede i seguenti interventi: completamento della variante di tracciato fra Voltri e Prà e realizzazione di una nuova fermata a Palmaro; prolungamento della bretella di Prà/Voltri, con allaccio verso Est alla linea succursale dei Giovi, in prossimità del Bivio Polcevera, e realizzazione del quadruplicamento della linea **Genova** - Ventimiglia fra le stazioni di Voltri e Sampierdarena; interventi nella stazione di Sampierdarena per quadruplicamento fino a Voltri e ottimizzazione dei collegamenti con i parchi ferroviari; prolungamento delle gallerie Colombo e San Tommaso fino a Brignole finalizzato all' eliminazione delle interferenze dei treni fra **Genova** Principe e **Genova** Brignole; upgrade tecnologico con attivazione del nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) a Voltri, Sampierdarena e Brignole; adeguamento della stazione di **Genova** Brignole per il prolungamento del servizio metropolitano da **Genova** Piazza Principe fino alla nuova fermata di **Genova** Terralba. Il potenziamento infrastrutturale del Nodo di **Genova** rientra nell' ambito del progetto unico che assicura il collegamento dell' ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il **Porto** di **Genova** grazie alla legge 55/19 pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 17 giugno 2019 che ha permesso l' unificazione dei Progetti del Terzo Valico, Potenziamento Nodo di **Genova** e scalo di **Genova** Campasso, per un valore complessivo, interamente finanziati, di oltre 6,8 miliardi di euro . «Non era scontato arrivare qui, ed è bello veder ripartire questo traforo con una squadra che abbiamo già imparato a conoscere in occasione della ricostruzione del ponte di **Genova** - afferma il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti - dobbiamo però ricordarci che siamo qui, in un cantiere difficile da far ripartire, non per colpa di nessuno ma per colpa del nostro sistema. Sono passati circa dieci anni, cinque governi e tre aziende, e siamo ancora allo stesso punto: questa deve essere una riflessione che ci chiama tutti in causa. Chi si dedica a questo Paese deve farsi delle domande. Oggi abbiamo anche un accordo europeo di cui vedremo presto i risultati concreti ma è bene sottolineare che ogni soldo che si investe nel sistema è il benvenuto purchè sia investito in ciò che serve al Paese, altrimenti non serve a nulla». «L' infrastruttura - aggiunge il sindaco di **Genova** Marco Bucci -



permetterà di separare il traffico merci da quello passeggeri e di trasformare l' attuale linea ferroviaria di Ponente in una metropolitana di superficie.



## BizJournal Liguria

Genova, Voltri

---

**Genova** lo attende da un decennio, lo avremo nel 2024. In tempo perché possa contribuire allo svolta epocale per la città di **Genova** che dal 2025 avrà un sistema di trasporto pubblico completamente elettrico: parco autobus compreso». Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli afferma: «Abbiamo a disposizione un miliardo nei prossimi 24 mesi destinato alla Liguria, per fare più manutenzione e soprattutto migliorare i collegamenti: in primis quelli coi porti che hanno un ruolo economico strategico per l' Italia. Alcune delle opere previste avranno dei commissari e per questo stiamo predisponendo la lista da consegnare alla presidenza del Consiglio. In questa regione affacciata sul mare l' intermodalità è fondamentale e il riavvio di oggi dei lavori per il nodo ferroviario di **Genova**, opera chiave per il Terzo Valico, va esattamente in questa direzione». I lavori erano fermi da due anni per un contenzioso tra l' ex contraente Astaldi e Rfi.

### Ferrovie: Rfi, Nodo di Genova riparte con 670 mln

(FERPRESS) - **Genova**, 21 LUG - "Il Nodo di **Genova** riparte con 670 mln".

Lo si apprende da una nota stampa di Rfi. Questo il valore complessivo dell'opera, giunta al 50% della sua realizzazione e che consentirà di migliorare i collegamenti con il sistema portuale genovese, eliminare gli attuali colli di bottiglia e di incrementare l'offerta del trasporto ferroviario, attraverso una migliore separazione dei flussi di traffico fra i treni regionali e quelli a lunga percorrenza. Nel dettaglio, il progetto prevede: completamento della variante di tracciato fra Voltri e Prà e realizzazione di una nuova fermata a Palmaro; prolungamento della bretella di Prà/Voltri con allaccio verso Est alla linea succursale dei Giovi, in prossimità del Bivio Polcevera, e realizzazione del quadruplicamento della linea **Genova** - Ventimiglia fra le stazioni di Voltri e Sampierdarena; interventi nella stazione di Sampierdarena per quadruplicamento fino a Voltri e ottimizzazione dei collegamenti con i parchi ferroviari; prolungamento delle gallerie Colombo e San Tommaso fino a Brignole finalizzato all'eliminazione delle interferenze dei treni fra **Genova** Principe e **Genova** Brignole; upgrade tecnologico con attivazione del nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) a Voltri, Sampierdarena e Brignole; adeguamento della stazione di **Genova** Brignole per il prolungamento del servizio metropolitano da **Genova** Piazza Principe fino alla nuova fermata di **Genova** Terralba. "Il potenziamento infrastrutturale del Nodo di **Genova** - conclude Rfi - rientra nell'ambito del Progetto Unico che assicura il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il **Porto** di **Genova** grazie alla Legge 55/19 pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 17 giugno 2019 che ha permesso l'unificazione dei Progetti del Terzo Valico, Potenziamento Nodo di **Genova** e scalo di **Genova** Campasso, per un valore complessivo, interamente finanziati, di oltre 6,8 miliardi di euro" conclude Rfi. Foto di GenovaToday.



## Caos autostrade, la protesta dei camionisti: "Una cosa del genere non l'abbiamo mai vissuta"

*Amarezza e stress per chi lavora a bordo dei "giganti" della strada*

**Genova.** Partita la protesta organizzata dal comitato Salviamo **Genova** e la Liguria. Una dozzina di mezzi pesanti si è mossa alle 11 da San Benigno, per poi percorrere la zona di Dinegro, via Gramsci, corso Aurelio Saffi sino alla Foce per poi risalire in via XX Settembre. Gli autisti si uniranno, a piedi, agli altri manifestanti attorno alle 12 in piazza Fontane Marose. 'Una cosa del genere non l'avevamo mai vissuta - afferma Mario, uno dei camionisti in corteo - raccontando le difficoltà di ciò che sta vivendo la categoria di questi tempi'. di 8 Galleria fotografica Protesta Tir a **Genova** I mezzi, che si sono mossi a passo di lumaca, sono stati scortati dalla polizia locale e hanno suonato i clacson, ricevendo anche la solidarietà di altri automobilisti. 'Il lavoro per noi dipendenti - racconta l'uomo - si è ridotto, siamo amareggiati alla luce del fatto che alcune compagnie hanno deciso di non scalare più il **porto** di **Genova** alla luce delle difficoltà'. La chiusura del casello di Pra' è un danno notevole, rileva uno dei camionisti: 'Si tratta del casello di riferimento per il **porto**, nei prossimi giorni non so cosa succederà. Dovremo percorrere sempre l' Aurelia con grossissimi disagi sul traffico cittadino'. Ore di guida,

ore di impegno per non rimanere inchiodati di notte sull' autostrada , Mario, che fa il camionista da 40 anni, racconta: 'Per evitare 10-15 km di coda spesso ho percorso il tratto da Novi Ligure a Masone con 30 tonnellate di carico. Occorre molta prudenza, cercare di andare piano'. Stress e ore di lavoro filate, con i camionisti che spesso sono costretti a dormire forzatamente in autostrada, con la scarsità di piazzole disponibili: 'Noi possiamo fare al massimo 13 ore, due volte a settimana 15 e le sfruttiamo tutte. A volte da Ovada a Pra' impieghiamo due ore e mezza'. Alle 12.25 inizierà la cerimonia di riavvio del cantiere del nodo ferroviario a Brignole , all' imbocco delle nuove gallerie Colombo e San Tommaso. Oltre alla ministra De Micheli ci saranno il commissario Calogero Mauceri, il presidente del Cociv Marco Rettighieri, l' ad di Rfi Maurizio Gentile, l' ad di Webuild Piero Salini, il sindaco Marco Bucci e il governatore Giovanni Toti. Un' opera fondamentale per far funzionare il Terzo Valico, e per la stessa mobilità genovese, che riparte dopo quasi due anni di stop. Poi la ministra De Micheli si sposterà verso la Prefettura dove, alle 14.30, è previsto l' incontro con la delegazione del comitato 'Salviamo **Genova** e la Liguria' che chiederà risposte alle richieste già presentate: risarcimento dei danni (quantificati in un miliardo al mese per tutte le categorie rappresentate), nuove leggi per regolare le ispezioni sulla rete autostradale e il riconoscimento della mancata continuità territoriale alla Liguria, perché possa beneficiare degli stessi contributi speciali riservati alle isole.



## Genova24

Genova, Voltri

## Riparte il cantiere del nodo ferroviario di Genova: 30 mesi per completarlo foto

*Per il terzo valico la fine dei lavori è prevista per il primi mesi del 2024*

**Genova** . Riprendono i lavori per la realizzazione degli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico nel Nodo ferroviario di **Genova** , che comporteranno benefici in termini di mobilità per il capoluogo ligure. Alla cerimonia di riavvio dei cantieri hanno partecipato oggi il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli , il Commissario Straordinario di Governo Calogero Mauceri , il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti , il Sindaco di **Genova** Marco Bucci , l' AD di Webuild Pietro Salini , il Presidente del Consorzio Cociv Marco Rettighieri e l' AD e DG di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) Maurizio Gentile . Al termine della cerimonia, la benedizione dell' Arcivescovo di **Genova** Monsignor Marco Tasca. Foto 2 di 2 L' incontro di oggi segue la firma del Contratto che affida al Consorzio COCIV , General Contractor dei lavori del Terzo Valico dei Giovi, il riavvio dei lavori per il completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tommaso e Polcevera nel tratto compreso fra **Genova** Voltri e **Genova** Brignole. L' opera consentirà di migliorare i collegamenti con il sistema portuale genovese , di eliminare gli attuali "colli di bottiglia" e di incrementare così l' offerta del trasporto ferroviario, attraverso una migliore separazione dei flussi di traffico fra i treni regionali e quelli a lunga percorrenza. In particolare, il progetto prevede i seguenti interventi : il completamento della variante di tracciato fra Voltri e Prà e realizzazione di una nuova fermata a Palmaro, il prolungamento della bretella di Prà/Voltri, con allaccio verso Est alla linea succursale dei Giovi, in prossimità del Bivio Polcevera, e realizzazione del quadruplicamento della linea **Genova** - Ventimiglia fra le stazioni di Voltri e Sampierdarena. Inoltre sono previsti interventi nella stazione di Sampierdarena per quadruplicamento fino a Voltri e ottimizzazione dei collegamenti con i parchi ferroviari, il prolungamento delle gallerie Colombo e San Tommaso fino a Brignole finalizzato all' eliminazione delle interferenze dei treni fra **Genova** Principe e **Genova** Brignole, un upgrade tecnologico con attivazione del nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) a Voltri, Sampierdarena e Brignole e l' adeguamento della stazione di **Genova** Brignole per il prolungamento del servizio metropolitano da **Genova** Piazza Principe fino alla nuova fermata di **Genova** Terralba. Il valore complessivo dell' opera, giunta al 50% della sua realizzazione, è di circa 670 milioni di euro . Il potenziamento infrastrutturale del Nodo di **Genova** rientra nell' ambito del Progetto Unico che assicura il collegamento dell' ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il **Porto** di **Genova** grazie alla Legge 55/19 pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 17 giugno 2019 che ha permesso l' unificazione dei Progetti del Terzo Valico, Potenziamento Nodo di **Genova** e scalo di **Genova** Campasso, per un valore complessivo, interamente finanziati, di oltre 6,8 miliardi di euro. Come ha spiegato questa mattina l' Ad di Ferrovie dello Stato Maurizio Gentile ci vorranno 30 mesi per completare il nodo di **Genova**, opera già bloccata due volte per il fallimento delle imprese costruttrici e ora affidato da Salini Impregilo. Per quanto riguarda il terzo valico "il completamento dell' opera slitterà ai primi mesi del 2024 a causa di alcuni adeguamenti alla normativa Covid, ma puntiamo a poter attivare il tunnel già alla fine del 2023". "E' bello vedere ripartire questo cantiere con la stessa squadra del terzo Valico e del Ponte. E' stato un cantiere difficile anche a causa del sistema di competenze e purtroppo dopo dieci anni dall' avvio è ancora allo stesso punto. Ci dobbiamo interrogare sul perché affinché non accada più" ha detto il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti . Per il sindaco di **Genova** Marco Bucci "oggi è un bel giorno, che aspettavamo da tempo. E' un altro



esempio dell' Italia del fare, non delle parole. Spero che i tempi siano piu' brevi di quanto annunciato, magari due

---



## Genova24

Genova, Voltri

---

anni". "Al termine le merci e i passeggeri andranno ciascuno per conto loro e il porto sarà collegato alle grandi linee. Potrà confermarsi come il più importante porto del Sud Europa" ha detto ancora Bucci. Ovviamente molto soddisfatto l'ad di Webuild Pietro Salini che tuttavia guarda anche al futuro: "A settembre ci sarà una crisi economica senza precedenti, andranno persi miliardi di pil e di conseguenza posti di lavoro - ha ricordato - E' necessario perciò mettere in moto la progettazione delle opere pubbliche, mettere più gente al lavoro ai progetti. Il governo sta facendo tanto, ministro la esorto a continuare così". "La paura del domani è diffusa - ha aggiunto Salini - in un momento di crisi avere cantieri che ripartono è importante. Qui avremo 500 lavoratori, compreso il Terzo Valico arriviamo a 5.500".

## De Micheli choc: "Liguria irraggiungibile? Narrazione sbagliata"

**Genova** - 'È sbagliata la narrazione che la Liguria sia irraggiungibile. Credo che da oggi dobbiamo cominciare a dire a tutto il Paese di venire in Liguria a fare le vacanze perché i cantieri si stanno risolvendo'. Ha suscitato stupore, nella migliore delle ipotesi, la dichiarazione della ministra dei Trasporti Paola De Micheli al termine dell' incontro, avvenuto in prefettura a **Genova**, con le categorie imprenditoriali liguri e le associazioni degli autotrasportatori. Se, forse, l' intento era positivo, la frase è stata oggettivamente sbagliata: nella forma e nella sostanza. La Liguria e il **porto di Genova** sono letteralmente soffocati dal caos autostradale: mai era successo, nella storia della Repubblica, che una regione venisse di fatto isolata dal resto del Paese a causa del fallimento della gestione della viabilità. Una situazione drammatica, che rischia di mettere in ginocchio un' economia già provata dall' emergenza sanitaria, di fronte alla quale sarebbe stata opportuna, da parte della più alta carica istituzionale in materia di trasporti, una maggiore cautela . La retromarcia 'I cantieri per i controlli e la messa in sicurezza delle autostrade e delle gallerie liguri si stanno progressivamente risolvendo dopo i pesanti sacrifici del tessuto economico e delle persone che vivono, lavorano e frequentano la regione. Per questo credo sia molto importante cominciare ad invitare tutti a venire in Liguria a trascorrere le vacanze e a visitare questa splendida terra. Questo il senso delle mie parole. Mi dispiace che i rappresentanti del comitato che ho incontrato oggi a **Genova** le abbiano strumentalizzate', ha scritto poco fa la ministra su Facebook.

Informativa  
 Non è alcun partito a ricercare un'azione politica di immagine o di voto come specificato nella qualità politico. Per informazioni al cliente di cui l'azienda è fornita questa informativa, accompagnata da una copia di questa pagina, integrato con un link a un database di tutti di questa informativa o direttamente a navigare in altro modo.

Scegli di più e personalizza

### De Micheli choc: "Liguria irraggiungibile? Narrazione sbagliata"

21 LUGLIO 2020 - Redazione



Genova - "È sbagliata la narrazione che la Liguria sia irraggiungibile. Credo che da oggi dobbiamo cominciare a dire a tutto il Paese di venire in Liguria a fare le vacanze perché i cantieri si stanno risolvendo". Ha suscitato stupore, nella migliore delle ipotesi, la dichiarazione della ministra dei Trasporti Paola De Micheli al termine dell'incontro, avvenuto in prefettura a Genova, con le categorie imprenditoriali liguri e le associazioni degli autotrasportatori. Se, forse, l'intento era positivo, la frase è stata oggettivamente sbagliata: nella forma e nella sostanza. La Liguria e il porto di Genova sono letteralmente soffocati dal caos autostradale: mai era successo, nella storia della Repubblica, che una regione venisse di fatto isolata dal resto del Paese a causa del fallimento della gestione della viabilità. Una situazione drammatica, che rischia di mettere in ginocchio un'economia già provata dall'emergenza sanitaria, di fronte alla quale sarebbe stata opportuna, da parte della più alta carica istituzionale in materia di trasporti, una maggiore cautela.

**Iscriviti alla newsletter**

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

Iscriviti

## Shipping Italy

Genova, Voltri

### De Micheli minimizza gli attacchi genovesi: "Code solo per i porti. Ora la situazione è normale"

"La gente ha subito una narrazione che non è vera. Le code c' erano solo in prossimità delle attività portuali". Questo è uno dei passaggi più significativi e al tempo stesso contestati del discorso che la ministra dei trasporti, Paola De Micheli, ha tenuto durante l' incontro presso la prefettura di **Genova** con i rappresentanti del comitato 'Salviamo **Genova** e la Liguria' di cui fanno parte (fra le altre associazioni) anche Spediporto, Assagenti, Assiterminal, Trasportounito Liguria, Confindustria **Genova**, CNA **Genova** e Liguria, Confetra Liguria e Fai-Confrtrasporto **Genova**. Secondo quanto riportato a SHIPPING ITALY da alcune fonti che hanno preso parte all' incontro la De Micheli ha esordito dicendo di aver seguito in prima persona nel quotidiano i problemi delle infrastrutture in Liguria. "La rabbia nelle vostre parole voglio siano un motivo di incontro" ha detto, aggiungendo a proposito del blocco delle crociere che "è un tema comune a tutta Italia". Entrando più nel dettaglio delle risposte che le categorie si aspettavano da lei ha aggiunto: "Abbiamo un programma puntuale sulla riapertura dei cantieri e procederemo alla nomina di commissari per seguire con attenzione le opere più importanti come Terzo Valico, Pontremolese, diga del **porto**, ecc. Vogliamo aprire il cantiere della Gronda. Il piano di investimenti per la Liguria è una cosa molto seria e importante". Il riferimento è evidentemente al piano Italia Veloce di cui già si conoscevano i contenuti e le opere inserite. La De Micheli ha poi proseguito il suo discorso affermando: "Il tema del turismo colpisce anche qui tutta Italia non solo la Liguria. Quello che è non era evitabile, non era possibile sottrarsi alle ispezioni e alle attività di messa in sicurezza. C' è stata una nuova circolare dopo quella del 1967 per aggiornare i parametri di sicurezza. Ora sarà il Mit a poter programmare gli interventi, il livello di rischio era troppo elevato. Il mio punto di vista è che davanti alla sicurezza non viene niente, la mia coscienza mi ha detto di intervenire e così ho fatto". Poi ancora: "Abbiamo avviato una fase di controlli e ispezioni, tutti i cantieri sotto Covid hanno subito rallentamenti. Ma ciononostante il livello di pericolosità era così alto da non potermi sottrarre anche ai disagi. Ci sono stati 10 giorni di ordinaria follia, con code di oltre 10 km da ogni parte e 100 cantieri, 70 di Aspi e 30 di Gavio contemporaneamente". Qui poi arriva il punto del discorso che meno è piaciuto ai rappresentanti del comitato e delle associazioni di categoria: "L' effetto peggiore è stato con il **porto** di **Genova** che ha subito i danni maggiori. La gente ha subito una narrazione che non è vera. Le code c' erano solo in prossimità delle attività portuali". Per la ministra, dunque, i disagi sulla rete autostradale ligure si sarebbero limitati solo ai tratti che collegano la rete autostradale alle banchine. Per la ripresa economica serve ora una buona campagna di marketing e comunicazione secondo l' esponente di Governo: "Le ispezioni continueranno - ha detto - per le segnalazioni di maggiore pericolosità, ci vuole una grande campagna di informazione. Oggi la Liguria è raggiungibile, quindi Aspi deve promuovere una migliore informazione. Il problema del turismo è uguale in tutto il Paese, le disdette sono uguali in tutta Italia". Fin qui praticamente nessuna risposta (o comunque spiegazioni poco rassicuranti) ai quattro specifici quesiti posti dalle categorie nei giorni scorsi. A proposito della vertenza e del 'Fondo Liguria' chiesto dall' autotrasporto e dalle associazioni di categoria dello shipping "dobbiamo come Governo fare delle valutazioni di natura comparativa" è stata la replica. "Dobbiamo monitorare sulla pianificazione, dobbiamo aprire i cantieri in maniera coerente con le risultanze delle ispezioni". Il prefetto farà avere alle categorie coinvolte gli interventi che si faranno a seguito delle



ispezioni. "Cercheremo di fare una campagna pro turismo in Liguria" è il messaggio conclusivo della ministra De Micheli che lascia insoddisfatti gli stakeholder dell' economia

---



## Shipping Italy

Genova, Voltri

---

marittima e portuale regionale.

## Shipping Italy

Genova, Voltri

### Porto di Genova Prà a rischio paralisi: settimana prossima chiude il casello autostradale

Il casello autostradale di **Genova** Prà, quello da cui transita il maggior numero di container in arrivo e in partenza dalle banchine del **porto**, la prossima settimana sarà chiuso per lavori e ispezioni. Lo ha reso noto Giuseppe Tagnocchetti, coordinatore di Trasportounito in Liguria, dapprima durante la manifestazione indetta dal comitato 'Salviamo **Genova** e la Liguria' nel centro del capoluogo ligure (in piazza Fontane Marose) e poi durante l'incontro con la ministra dei trasporti Paola De Micheli, in Prefettura. "L'autotrasporto non ce la fa più, i problemi sono enormi. Della chiusura del casello di Voltri (Prà, ndr) dalla prossima settimana non ne sapeva niente nessuno, metterà in ginocchio l'economia marittima del più importante terminal italiano. Non possiamo essere gli ultimi a sapere, abbiamo danni enormi" ha detto Tagnocchetti alla ministra. A cui poi ha rivolto un appello: "Abbiamo bisogno di un 'Fondo Liguria' perché altrimenti noi non ce la faremo a superare la crisi di questi mesi. Abbiamo bisogno di attenzione vera". Secondo Trasportounito è pari a 300 milioni di euro il prezzo che l'autotrasporto ha già pagato "per i blocchi e i rallentamenti autostradali in Liguria in un'emergenza che ha bruciato i tentativi di ripresa della capacità produttiva delle nostre imprese dopo il lockdown. Fa piacere che il Ministro De Micheli ci abbia chiamati eroi, peccato che più che da eroi siamo stati trattati da reduci abbandonati a se stessi. Noi non abbiamo bisogno di medaglie ma di strumenti e risposte per lavorare. L'autotrasporto deve ripartire, adesso o mai più, e per i provvedimenti da adottare la parola rinvio non può esistere".



Il casello autostradale di Genova Prà, quello da cui transita il maggior numero di container in arrivo e in partenza dalle banchine del porto, la prossima settimana sarà chiuso per lavori e ispezioni. Lo ha reso noto

## Calata Bettolo, sperimentazioni e avvio | La Gazzetta Marittima

GENOVA Presso la Capitaneria di Porto, si è svolto un incontro tra i vertici dell'**Autorità di Sistema Portuale**, di MSC e dell'**Autorità** marittima per definire le modalità di avvio operativo del terminal di Calata Bettolo. La riunione alla quale hanno preso parte il comandante del porto ammiraglio Nicola Carlone, il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** Paolo E. Signorini, il capo pilota di Genova Danilo Fabricatore e, collegato dall'estero, il presidente di MSC Gianluigi Aponte è stata convocata al termine di un'articolata procedura di valutazione dei limiti dimensionali consentiti per le navi destinate al nuovo terminal. In particolare, complesse simulazioni di manovra erano state avviate fin dal 2018 presso centri di modellistica navale, al fine di analizzare, nella maniera più precisa e secondo le tecnologie più moderne disponibili, le geometrie di manovra e la tenuta degli ormeggi presso la nuova banchina. Alla fase di simulazione è seguita quella sperimentale che, nel corso del 2019 e del 2020, ha visto attraccare a Calata Bettolo diverse navi non operative, con un incremento progressivo delle dimensioni e la sperimentazione di vari sistemi di tenuta. Considerati gli esiti delle manovre eseguite e in prospettiva del prossimo completamento delle attrezzature di carico/scarico del terminal, la riunione è stata utile a definire gli ulteriori passi per il definitivo avvio operativo del terminal. La riunione, svoltasi in un clima di assoluta cordialità e disponibilità al confronto, ha così consentito di discutere compiutamente gli aspetti legati alle sperimentazioni. In particolare, alla luce degli esiti delle precedenti fasi, è emersa la condivisa opportunità di effettuare un ulteriore attracco sperimentale con unità di dimensioni 290×32 mt. La manovra, che MSC prevede di riuscire ad realizzare nelle prossime settimane, consentirà così di dare il nulla osta tecnico per l'avvio delle operazioni commerciali al nuovo terminal contenitori del porto di Genova.



### 'Alla scoperta delle aziende guidati dallo smartphone»

L'associazione i categoria ha inaugurato l' info-point Experience La Spezia: 'Una mappa delle società raccolte per categorie e servizi' LA SPEZIA Taglio ufficiale del nastro tricolore per il nuovo point turistico di largo Fiorillo promosso dalla Confartigianato della Spezia utilizzando una delle strutture a fungo che sorgono sotto il filare di pini davanti al comando della guardia costiera. «La nuova struttura denominata Info point Experience La Spezia fornirà ai turisti indicazioni su territorio e pacchetti esperienziali in accordo con l'agenzia In Liguria», sottolinea Nicola Carozza, responsabile sindacale dell'associazione di via Fontevivo. All'inaugurazione ha presenziato Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, insieme a Maria Luisa Inversini, prefetto della Spezia, Carla Roncallo, al vertice dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale e Pietro Paolo Giampellegrini, commissario straordinario dell' Agenzia "In Liguria. «La struttura, affidata in concessione dall' **Autorità Portuale**, è completamente riqualificata e verrà gestita in collaborazione con le guide turistiche abilitate della cooperativa Arte e Natura. Grazie alla mappa della provincia della spezia e all' utilizzo di un "qr code" sarà possibile portare rapidamente il turista attraverso lo smartphone alla scoperta delle aziende raccolte per categorie: ricettività, trasporti marittimi, guide, taxi e altri servizi. In questo punto informativo, in sostanza, saranno pubblicizzate le proposte dei nostri operatori», spiega Giuseppe Menchelli, direttore della Confartigianato della Spezia. Così Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria: «Questa struttura nasce in un luogo bellissimo, davanti e al mare e alla passeggiata Morin e si inserisce magnificamente nelle iniziative a favore del turismo che la Regione sta portando avanti». Soddisfazione da parte di Carla Roncallo, al vertice della Port Authority spezzina: «Anche se le navi da crociera sono ancora ferme, iniziano ad arrivare segnali di ripresa e questo nuovo point si inquadra in questa importante scia. In autunno, inoltre, avvieremo una importante riqualificazione di tutto largo Fiorillo». M. TOR.







## La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

---

Non è mancato un attacco al presidente della Regione Giovanni Toti che negli ultimi due mesi non ha mancato di lanciare accuse alla gestione dei lavori. «Toti ha fatto campagna elettorale sui cantieri».

## Approvata la pianificazione del Sistema Portuale Liguria Est

LA SPEZIA Nell'ultima giunta, venerdì scorso, la Regione Liguria ha approvato il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema del Mar Ligure Orientale. Si tratta del documento chiave afferma una nota della AdSP che costituisce, insieme ai Piani Regolatori dei singoli **porti** della Spezia e di Marina di Carrara, il Piano Regolatore di Sistema Portuale, previsto dall'art. 5 della L. 84/94 e giunge alla fine di un iter approvativo durato quasi 18 mesi, che nel corso del tempo ha visto esprimersi, oltre al Consiglio Regionale ed alla Giunta della Regione Liguria, anche i Consigli Comunali di La Spezia, Marina di Carrara, Portovenere e Lerici, il Comitato di Gestione della AdSP, il Consiglio Regionale e la Giunta della Regione Toscana, la Conferenza dei presidenti presso il Ministero delle Infrastrutture ed il Ministero stesso, che con le due Regioni ha condiviso il documento. Nella fase di redazione, inoltre, la AdSP ha acquisito le osservazioni, pur non previste dalla legge, degli stakeholders dei due **porti**; tra gli altri, oltre alle Pubbliche Amministrazioni interessate, le organizzazioni sindacali, gli operatori portuali, le associazioni ambientaliste, al fine di considerare ogni aspetto nella più ampia prospettiva possibile. Il caso della AdSP del Mar Ligure Orientale, è particolarmente complesso, trattandosi di un Ente i cui **porti** si trovano in due Regioni, ciascuna delle quali dotata di propria legge regionale sulla portualità, e di quattro comuni competenti ad esprimere il proprio parere, tre in Liguria ed uno in Toscana. Nonostante l'elevata e specifica complessità del caso, si tratta del primo DPSS approvato in Italia da quando esso è stato introdotto con il correttivo del 2017 alla legge nazionale di riforma della portualità del 2016. L'iter di approvazione non era stato, pertanto, mai esplorato nei suoi dettagli e ciò, unitamente alla crisi epidemiologica attuale, ha aggiunto ulteriori elementi di difficoltà. Siamo soddisfatti del risultato raggiunto, perché crediamo nella forza della pianificazione, unico approccio lungimirante che dà prospettive solide di crescita ai **porti** nel medio e lungo termine. Non abbiamo cercato percorsi semplificati ma di minore efficacia, che pure la legge prevede, ma abbiamo da subito seguito la via principale, puntando al risultato oggi raggiunto, sicché vogliamo manifestare la nostra soddisfazione per esserci riusciti e l'orgoglio di averlo fatto per primi, pur essendo il nostro un caso di rara complessità sul piano burocratico ed in vigenza di una norma ancora troppo complicata e meritevole di semplificazione. Siamo orgogliosi inoltre di aver scritto il documento in casa, senza costi di denaro pubblico per incarichi esterni, ma solo coordinando le valide competenze del nostro personale, particolarmente quello tecnico, a cui rivolgiamo un sentito ringraziamento. Ora, possiamo finalmente lavorare per aggiornare il Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara, risalente agli anni '80, che ne ha quindi urgente bisogno, mentre quello della Spezia potrà essere aggiornato in una fase successiva. Un sentito ringraziamento alle diverse articolazioni politiche e tecniche delle Amministrazioni coinvolte nel processo di approvazione, ad iniziare dalla ministra delle infrastrutture Paola De Micheli col suo staff tecnico, al presidente della Regione Toscana Enrico Rossi ed al presidente della regione Liguria Giovanni Toti, con le rispettive giunte, consigli regionali e staff tecnici di supporto. Un doveroso ringraziamento, infine, alle amministrazioni comunali competenti che, parimenti alle amministrazioni sopra citate, hanno ben compreso e sostenuto l'importanza di questo percorso, dalla adozione in Comitato di Gestione del luglio 2019 fino alla odierna approvazione finale. È il commento a caldo della presidente Carla Roncallo e del segretario Generale Francesco Di Sarcina, entrambi soddisfatti del traguardo raggiunto.





IL TAGLIO DEL NASTRO LUNGO IL CANDIANO

Darsena, inaugurata la passerella «Presto anche il Moro di Venezia»

Costata circa 700mila euro è costruita in legno e acciaio zincato. Il sindaco annuncia anche una nuova collocazione per la barca di Gardini che fece sognare i ravennati

ANDREA TARRONI

Il camminamento ligneo, costeggiato dal verde, intervallato da alberi, da citazioni di uomini di lettere che Ravenna l'hanno vissuta, raccontata. Inizia a prendere forma la Darsena e il primo più visibile intervento pubblico (il più importante, ma meno percepibile, è il riassetto della rete fognaria anch'esso in corso) è stato inaugurato ieri. Settecentomila euro per la passerella che riqualifica la passeggiata in destra canale, nel tratto fra il Darsena Pop Up e l'S Club: «Per reperirli partecipammo a un bando che ci prese un po' alla sprovvista, lavorando ad un grande bando pubblico che aprimmo alla città nel primo atto di questa amministrazione - ricorda il sindaco Michele De Pascale, al taglio del nastro - . Poi quel bando fu defanziato e noi protestammo ma coprimmo l'ammanto temporaneamente e questo ci consente di essere qui oggi». Per il primo cittadino però è un inizio: «Completeremo la passerella e la faremo arrivare al ponte mobile, anche con risorse nostre. E' quanto prevede la pianificazione che ci siamo dati assieme a due grandi sfide: a settembre uscirà il concorso di idee per il riassetto dell'area stazione, che deve essere il luogo di connessione fra centro e Darsena». La seconda sfida riguarda la fruizione dell'acqua: «Era una delle proposte da inserire nel bando periferie, sarà la parte più difficile ma non possiamo fermarci a quelle facili». E poi l'annuncio concordato col presidente dell'Autorità portuale, Daniele Rossi: «Porteremo il Moro di Venezia in Darsena. Sta molto bene in sinistra canale, ad impreziosire l'area della sede di Ap. Ma sul lato destro, in una parte fruibile alla cittadinanza, enfatizzerà il rapporto con l'acqua che con la riqualificazione di questo quartiere vogliamo instaurare». L'intervento, all'interno del più ampio progetto «Ravenna in Darsena, il mare in piazza», è nato da una delle manifestazioni di interesse. Tra gli interventi giudicati ammissibili c'era proprio quello della Passeggiata sul Candiano, presentato dallo studio Teprin Associati. Successivamente il progetto definitivo ed esecutivo è stato sviluppato dal raggruppamento temporaneo di professionisti costituito dallo stesso studio Teprin Associati (progettazione architettonica), da Image srl (progettazione grafica) dagli ingegneri Tommaso Pavani (progettazione strutturale) e Ivan Domenico Ceccaroni (progettazione impianti elettrici) e dall'agronomi paesaggista Paolo Gueltrini (progettazione paesaggistica). La passerella è in legno e acciaio zincato, sopraelevata di 80 centimetri, larga 5 metri e mezzo. Ci sono spazi di sosta, sedute che si alternano a gradoni, rampe e scalinate, fioriere e alberature, impianto di pubblica illuminazione e portabiciclette. In sintesi comprende i seguenti principali allestimenti e attrezzature: una scalinata all'inizio e una alla fine; quattro scalinate distribuite lungo il percorso; due rampe al 5 per cento; una rampa per un ipotizzato futuro pontone di accesso all'acqua anche per disabili; otto luoghi per la sosta con panchine; tre gradonate lungo la via D'Alaggio, di cui una alberata; una gradonata di 25 metri destinata a verde; 22 alberi; oltre 1.400 piantine di arbusti, erbe perenni, rampicanti; 28 pali per la pubblica illuminazione e 16 luci ad incasso; 10 leggi dedicati alla passeggiata letteraria; 4 gruppi di porta biciclette; 6 cestini portarifiuti. La passeggiata letteraria, pensata per valorizzare il legame tra la città e l'acqua, propone una sequenza di elementi informativi leggeri, discreti, lungo tutto il percorso, in grado di riportare pillole di contenuto narrativo, poesie, storie, personaggi, poste su leggi. Un



**IL TAGLIO DEL NASTRO LUNGO IL CANDIANO**

**Darsena, inaugurata la passerella «Presto anche il Moro di Venezia»**

Costata circa 700mila euro è costruita in legno e acciaio zincato. Il sindaco annuncia anche una nuova collocazione per la barca di Gardini che fece sognare i ravennati

**LA PASSEGGIATA LETTERARIA**  
De Pascale: «Completeremo la passerella e la faremo arrivare al ponte mobile, anche con risorse nostre. E' quanto prevede la pianificazione che ci siamo dati assieme a due grandi sfide: a settembre uscirà il concorso di idee per il riassetto dell'area stazione, che deve essere il luogo di connessione fra centro e Darsena».

**LA PASSEGGIATA LETTERARIA**  
De Pascale: «Completeremo la passerella e la faremo arrivare al ponte mobile, anche con risorse nostre. E' quanto prevede la pianificazione che ci siamo dati assieme a due grandi sfide: a settembre uscirà il concorso di idee per il riassetto dell'area stazione, che deve essere il luogo di connessione fra centro e Darsena».

**LA PASSEGGIATA LETTERARIA**  
De Pascale: «Completeremo la passerella e la faremo arrivare al ponte mobile, anche con risorse nostre. E' quanto prevede la pianificazione che ci siamo dati assieme a due grandi sfide: a settembre uscirà il concorso di idee per il riassetto dell'area stazione, che deve essere il luogo di connessione fra centro e Darsena».



## Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

---

da diversi autori: lo storico Strabone, Dante, Boccaccio, Byron, Wilde, James, D'Annunzio, Montale, Pasolini, Valentini, Fo.

### La nuova passerella aspetta il Moro di Venezia

*La barca - mito di Raul Gardini sarà trasferita davanti alla passeggiata in Darsena Il sindaco: «Vorrei che questa parte del Candiano tornasse navigabile»*

La nuova passeggiata in legno marino che costeggia la banchina del Candiano è già predisposta per favorire salita e discesa da eventuali barche ormeggiate in darsena. Nei prossimi mesi quest' area che parte dall' inizio di via D' Alaggio e per ora arriva fino all' incrocio con via Zara, ospiterà il Moro di Venezia, lo scafo rosso che ci ricorda le sfide di Coppa America di Raul Gardini, oggi collocato davanti alla sede dell' **Autorità portuale**. «Sono i primi passi di quella che considero una mia sfida. Far tornare navigabile questo tratto di Canale Candiano» dice il sindaco Michele de Pascale. «Sono consapevole che le problematiche di gestione di un canale di 7 km trafficato da mercantili siano complesse e dobbiamo dare atto a Capitaneria di porto e Adsp, ognuna per le proprie competenze, del grande lavoro che fanno. Dobbiamo riuscire anche a rivedere le barche anche in darsena». Intanto, c' è la nuova passeggiata - battezzata 'Darsena mile', ricordando il miglio come unità di misura della distanza fino al ponte mobile - che assomiglia ad un nuovo pontile di circolo nautico, con il legno marino di Bagnari e il progetto di Teprin Associati. Il primo tratto di passerella misura 280 metri ed è costato circa 700 mila euro. Il progetto complessivo è quello di un camminamento destinato ad arrivare fino al ponte mobile, per una lunghezza complessiva di 1.140 metri. L' Amministrazione comunale inserirà il prossimo stralcio dei lavori nel programma degli investimenti del prossimo anno. L' intervento fa parte del più ampio progetto 'Ravenna in Darsena, il mare in piazza', finanziato attraverso il cosiddetto bando Periferie. La passerella è in legno e acciaio zincato, sopraelevata di 80 centimetri, larga 5 metri e mezzo. Ci sono spazi di sosta, sedute che si alternano a gradoni, rampe e scalinate, fioriere e alberature, impianto di pubblica illuminazione e portabiciclette. La 'passeggiata letteraria', pensata per valorizzare il legame tra la città e l' acqua, propone una sequenza di elementi informativi leggeri, discreti, lungo tutto il percorso, in grado di riportare pillole di contenuto narrativo, poesie, storie, personaggi, poste su leggi. Un viaggio nella memoria, recuperando emozioni e riflessioni su Ravenna da diversi autori: lo storico Strabone, Dante, Boccaccio, Byron, Wilde, James, D' Annunzio, Montale, Pasolini, Valentini, Fo. Dalla sede della Cmc verso il ponte mobile, si notano i lavori di rifacimento di tutto l' impianto fognario della Darsena. L' intervento che consentirà di fare un salto di qualità alle acque del Candiano. Lo. Tazz.



## Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

### Dighe, sì alle bici. «Ma solo in sicurezza»

Ieri duecento persone all'incontro promosso dalle Pro Loco. Rossi (Autorità portuale): «Presto un'ordinanza. Gli accessi saranno monitorati»

«Faremo a breve un'ordinanza di equilibrio fra sicurezza e fruibilità anche in bicicletta. Ci sarà una vigilanza per far rispettare la decisione presa sull'accessibilità alle dighe». Con queste parole il presidente dell' **Autorità portuale** Daniele Rossi, ha concluso ieri sera l'incontro con almeno duecento persone, per la stragrande maggioranza pescatori e capannisti, ma anche cittadini, presenti all'incontro dedicato alla fruizione delle dighe, promosso dalle Pro Loco di Porto Corsini e Marina di Ravenna. «Le dighe sono una grande opportunità - ha detto Rossi - dobbiamo considerarle un patrimonio di Porto Corsini e Marina di Ravenna. Sono importanti per il turismo, per chi va a pescare, per i capannisti. C'è però una problematica che pende da molto tempo: la sicurezza, tornata drammaticamente d'attualità con la morte di una persona. Era in bicicletta, ha avuto un malore, è caduto ed è finito sugli scogli. Di ciò che accade sulle dighe ne rispondono l'Adsp e la Capitaneria di porto. La fruizione va fatta in sicurezza, non è giusto farsi male, non è giusto rimetterci la vita. Tutto questo è difficile da tradurre in una ordinanza, ma dobbiamo riuscirci assieme». Tra il pubblico, Walter Casadei, appassionato di pesca, ha proposto «un'ordinanza secondo la quale chi entra nelle dighe foranee in bici deve farlo a una velocità massima di 20 km orari e farsi carico dei danni fisici. Chi trasgredisce, verrà sanzionato. I problemi li creano quelli con le mountain bike». Emanuele Panizza, consigliere comunale del Gruppo Misto, così come Alvaro Ancisi di Lista per Ravenna, Gianfilippo Nicola Rolando della Lega, Stefano Gardini presidente del Comitato cittadino hanno proposto, nel corso del dibattito, soluzioni concilianti, che tengano conto delle esigenze di tutti coloro che frequentano le dighe, compresi coloro che usano la bici. In chiusura Rossi e il vicesindaco Eugenio Fusignani hanno avanzato la proposta, che diventerà a breve un'ordinanza, che consentirà l'accesso alle dighe anche in bicicletta, nel rispetto di rigide norme di sicurezza, ma con un opportuno servizio di vigilanza. Una sorta di monitoraggio, prima di una decisione definitiva. Mountain bike avvisate. Io. tazz.



## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Piombino, Isola d' Elba

Massimo Ringoli, ceo di Manta Logistics, illustra il piano per i circa 50mila metri quadrati di banchina entro due anni

### «Vogliamo essere la porta della Germania verso gli Usa e il Far East La posizione è perfetta»

Alfredo Faetti «Il porto di Piombino ha potenzialità uniche», dice Massimo Ringoli, amministratore di Manta Logistics srl. La società si è aggiudicata una delle tre aree messe a bando dall' **Autorità Portuale** del Tirreno Settentrionale e sebbene le ambizioni della vigilia fossero molto più grandi, le opportunità che offrono le banchine piombinesi fanno comunque guardare al futuro con un certo ottimismo. «La nostra priorità è che il mercato dell' automobile possa avere un nuovo gate rivolto soprattutto ai mercati europei», continua Ringoli, spiegando che il mercato di riferimento è quello legato alla logistica degli autoveicoli nuovi e che il gate, il cancello che può aprire una nuova via sul mondo è proprio quello di Piombino. «La sua posizione baricentrica, sia in Italia che nel Mar Mediterraneo, lo rende un porto unico - dice l' amministratore - Andare più a sud diventa controproducente dal punto di vista delle distanze. La posizione di Piombino invece è perfetta per i mercati internazionali». La società è controllata pariteticamente dal Gruppo Onorato, che sbarca ufficialmente nel settore del trasporto di auto nuove, e da Ars Altman, gruppo bavarese leader in Europa nella logistica automotive con una flotta di oltre 3.000 vagoni ferroviari per il trasporto di mezzi gommati, 650 camion che ogni anno trasportano mediamente 3,5 milioni di autovetture nuove, 19 basi operative in Europa con spazi per oltre 4 milioni di metri quadri e mille addetti. «Vogliamo essere una porta della Germania per l' esportazione di auto negli Stati Uniti e nel Far East e anche per l' arrivo di auto destinate al Centro Europa», continua Ringoli, spiegando che realtà simili in Italia al momento non esistono. C' è poi anche un altro aspetto da sottolineare: Ars Altmann, leader europeo nel settore della logistica e dei servizi via terra (treno e camion), è la prima volta che investe in un hub **portuale** ed è un dato non secondario per Piombino. «Il nostro sarà un traffico intermodale, mare, ferro e gomma», spiega l' ad. Questa è l' ambizione di Manta Logistic, che alla vigilia si era tradotta in numeri ben più alti. «Nei mesi precedenti - spiega Ringoli - avevamo formulato due richieste concessorie all' interno dell' **Autorità Portuale** per avere 300mila metri quadrati con un ampliamento fino a 500mila». In poche parole, l' offerta era per tutti e tre i lotti in gara. Due invece se li è aggiudicati Liberty Magona srl, mentre a Manta Logistic è stato assegnato un solo lotto: circa 50mila metri quadrati di banchina in concessione per trent' anni. «Non è stato semplice adeguare un unico progetto industriale ai tre lotti - sostiene l' amministratore - ma ciascuno dei progetti presentati ha una sua autonomia. Appena l' assegnazione sarà definitiva inizieremo a lavorare per dare gambe all' investimento». A livello infrastrutturale, l' investimento consiste nel dar forma a un «terminal automotive di ispirazione europea», come lo definisce Ringoli, dove gli autoveicoli che arrivano possano avere tutto il necessario per la trasformazione e la lavorazione prima di essere consegnate al cliente. Dai servizi di trasporto nazionale e internazionale, marittimo, ferroviario e stradale, alla ricezione e controllo dei veicoli dalle navi, carico e scarico dei veicoli dai vagoni ferroviari e gestione del deposito. Previste attività di officina oltre a quelle di carrozzeria, dal lavaggio e asciugatura, toelettatura interna, controlli anche delle funzionalità elettroniche e meccaniche, montaggio di optional e personalizzazioni, riparazioni e quant' altro, fino all' immatricolazione e targatura. Questa è l' ambizione e questo è il progetto di Manta Logistics. Ma la destinazione? A



ora l'obiettivo è fissato ai prossimi due anni, entro cui

---



## **Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)**

**Piombino, Isola d' Elba**

---

la società vuole diventare pienamente funzionale sulla banchina, in grado così di dare vita a sessanta posti di lavoro, tra amministrativi e operativi. Dopodiché, arriverà il momento in cui l' ambizione si trasformi in realtà, con un via vai di autoveicoli nuovi tra l' Europa e il Nord America, trovando il giusto epicentro nel porto di Piombino. --

## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Piombino, Isola d' Elba

gli scenari

### «Pronti a mettere a bando altre aree Non solo quelle previste dal piano»

*Corsini, presidente dell' Autorità portuale entra nel dettaglio dei nuovi progetti che «possono rappresentare il nuovo orizzonte di un' area vasta dell' area sud»*

Oltre centocinquantamila metri quadrati di banchina rappresentano il punto di partenza su cui costruire il futuro. Le tre nuove aree assegnate a inizio giugno sono il punto di volta del porto di Piombino, per cui l' Autorità del **Sistema Portuale** del Tirreno Settentrionale ha già nuovi progetti in cantiere. «Stiamo pensando ai traffici e come favorirli - spiega il presidente Stefano Corsini - recuperando altre aree ad uso **portuale**, non solo quelle previste nel piano strutturale dell' ente». È quello il futuro del porto piombinese: il traffico merci, sia quelle che da sempre rappresentano l' animo della città, ossia la produzione siderurgica, sia quelle che rappresentano una novità sul promontorio, quali la logistica dei autoveicoli nuovi. Due distinti settori di mercato che riassumono le due ditte che si sono aggiudicate i tre lotti: la Liberty Magona srl (compresa in Gfg Alliance, gruppo mondiale che opera in svariati settori: acciaio, alluminio, estrazione mineraria, commercio ai materie prime) e Manta Logistic srl (società partecipata dal Gruppo Onorato e da Ars Altmann). Alla prima sono andati due lotti, alla seconda uno e in entrambi i casi sono ancora in corso le verifiche di rito prima di arrivare all' aggiudicazione definitiva. «Dovremmo riuscire a chiudere la pratica entro fine mese», continua Corsini, spiegando che con le due aziende è in corso un confronto per capire se esiste la possibilità di ampliare le aree a disposizione. «Quella di Piombino è un' esperienza interessante», ha detto entusiasta Corsini nel corso di una conferenza stampa, in cui ha raccontato un aneddoto per riassumere le potenzialità del porto, legato alle parole dette dal comandante della Costa Diadema Antonio Tommaso Tateo nel momento in cui la nave ha lasciato Piombino. «Mi ha detto: bello questo porto, si manovra bene al suo interno», è stato il racconto di Corsini, sottolineando come la struttura sia in grado di garantire i massimi livelli per il traffico industriale. «L' obiettivo è quello di sviluppare nuovi traffici - è il mantra del presidente dell' Autorità **Portuale** per quel che riguarda Piombino - Ci stiamo attrezzando per riuscire a predisporre nuove aree da mettere a bando». Sempre con l' idea di gettare il timone verso i traffici e la progettualità, che possono rappresentare il nuovo orizzonte non solo di Piombino ma di un' area molto vasta del sud Toscana. Alfredo Faetti.



# Anche un polo logistico sul porto «Siamo una solida realtà e miglioreremo ancora»

PIOMBINO «Dobbiamo avere fiducia nei giovani perché sono il nostro futuro, non è importante solo avere nuovi macchinari, ma anche nuove generazioni in fabbrica per essere competitivi sui mercati». Sanjeev Gupta presidente esecutivo di Gfg Alliance, la holding che detiene Liberty Steel e quindi Magona, ha idee chiare sul futuro dell' acciaio. «Negli ultimi 25 anni il settore ha vissuto un periodo terribile - spiega - ma ora possiamo vedere una rinascita grazie alla conversione verde delle produzioni, noi avremo a Piombino una fabbrica a zero emissioni nel giro di dieci anni e saremo sempre più competitivi sui mercati». **Quanto potrà pesare l' effetto covid sul settore?** «Se devo essere sincero sono molto ottimista, i problemi non si risolvono rapidamente, serviranno dai due ai tre anni per tornare ai livelli di produzione precedenti. Ma noi siamo attrezzati bene e siamo una realtà solida, non abbiamo paura del futuro». **Ci saranno sinergie con Jsw Steel Italy?** «Con Sajjan Jindal c' è un' amicizia personale di lunga data, ci parliamo e ci confrontiamo. Ma per ora non ci sono all' orizzonte collaborazioni di carattere industriale, vedremo in futuro». **Liberty Magona si è aggiudicata importanti concessioni sulle banchine del porto. Che cosa farete?** «E' un progetto che va oltre l' acciaio, abbiamo in mente di creare un polo della logistica che si occupi della movimentazione di merci di tutti i tipi. E' un valore aggiunto per il sito di Piombino». L' idea infatti è quella di creare una piattaforma logistica con capannoni e aree per il trasbordo di merci dalle navi ai treni e ad altre navi, un centro che potrebbe impiegare da 60 a 70 dipendenti. **Magona è tornata in attivo, E le altre aziende di Liberty in Europa come stanno andando?** «Abbiamo dei buoni risultati, le fabbriche stanno andando bene nonostante le difficoltà della crisi covid che ha investito tutto il mercato». Luca Filippi.



# Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

## PORTOFERRAIO

### Totem informativi installati sul porto

PORTOFERRAIO Installati, nei pressi degli imbarcaderi del porto, i totem indicanti i moli d' attracco. Lo ha disposto l' **Autorità di Sistema Portuale** in stretta collaborazione con l' Amministrazione. Anche gli approdi dei traghetti a Portoferraio sono stati così modernizzati, mettendosi al passo con i tempi e collocandosi in linea con le scelte già adottate in altri porti della penisola. Si tratta dell' installazione sulle banchine del porto di totem luminosi informativi a tutto vantaggio dei viaggiatori che potranno essere informati in tempo reale degli orari di arrivo e partenza dei traghetti da e per Piombino. A questo punto non resta che augurarsi che l' Adsp abbia finalmente intrapreso la strada della modernizzazione delle strutture portuali elbane che vede ogni anno milioni di viaggiatori in transito.



## Porto, pronto l'appalto da 2,5 milioni per gestire l'assistenza ai viaggiatori

Incarico per 4 anni, le domande entro il 31 agosto. Nuovi servizi per l'emergenza Coronavirus

LA GARA **ANCONA** Il **porto** di **Ancona** sta vivendo forse il momento più difficile del dopoguerra, con i passeggeri dei traghetti ridotti a causa dell'epidemia e le navi da crociera ferme all'ancora, eppure guarda avanti e si prepara alla prossima stagione, con un bando da due milioni e mezzo più Iva per il servizio di assistenza ai passeggeri. Lo ha pubblicato l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale, dando tempo fino alle ore 13 del 31 agosto prossimo per presentare le domande, in modalità rigorosamente telematica, e candidarsi a svolgere i servizi di assistenza passeggeri, deposito bagagli e navettamento passeggeri, nell'ambito portuale di **Ancona**, un incarico attualmente svolto dalla Dorica Port Services. L'appalto, dalla durata di quattro anni, ha per oggetto i servizi connessi al traffico passeggeri ed automezzi in transito nel **porto** di **Ancona**, da espletare nell'ambito demaniale portuale, del **porto** storico ed esterno al **porto** storico: terminal biglietterie, viabilità retrostante ex stabilimento Bunge, viabilità dell'area Mandracchio nell'ambito demaniale portuale, ed aree di sosta funzionali all'accogliimento di mezzi pesanti e leggeri diretti agli imbarchi e provenienti dagli sbarchi dei traghetti. I criteri L'importo complessivo quadriennale a base di gara è pari a 2.569.909 euro, compresi gli oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso, pari a 12.600 euro. I criteri di aggiudicazione sono specificati nei documenti di gara, ma già nell'atto che indice la procedura telematica aperta si specifica che il prezzo non sarà il solo criterio di aggiudicazione dell'appalto, che avrà la durata di 48 mesi, prorogabile per altri sei ma non oggetto di rinnovo. Il termine per il ricevimento delle offerte o delle domande di partecipazione è fissato al 31 agosto prossimo, alle ore 13, e già il giorno dopo, alle ore 10, è prevista l'apertura delle offerte nella sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale, al Molo Santa Maria di **Ancona**. I tempi I tempi dell'aggiudicazione dipenderanno dal numero dei concorrenti che parteciperanno alla gara e dai tempi tecnici di cui avrà bisogno la commissione di gara per valutare tutte le domande. «Nel frattempo - spiega l'Autorità portuale - verrà garantita la prosecuzione dei servizi ai passeggeri, da parte dell'attuale concessionario, fino alla stipula del nuovo contratto con il gestore che si aggiudicherà la gara». Rispetto all'appalto attualmente in corso, la nuova gara indetta dall'AP prevede importi diversi perché è cambiato l'oggetto dell'appalto e sono state modificate le prestazioni richieste al concessionario, sia per le nuove disposizioni internazionali in materia di sicurezza portuale sia per le prescrizioni governative successive alla pandemia Covid-19. Le frontiere Dall'inizio di luglio, a seguito della riapertura delle frontiere, il **porto** di **Ancona** dà segnali di risveglio, dopo un semestre nero segnata dalla quarantena. Non tanto per le merci, che nei primi sei mesi del 2020 hanno fatto segnare un calo del -18,7% rispetto al periodo gennaio-giugno 19, quanto per il transito di passeggeri. Il movimento di viaggiatori in arrivo e in partenza, nel primo semestre dell'anno, fa segnare un -71,8% rispetto al 2019. Il blocco della mobilità delle persone tra marzo e giugno lascia il segno. I passeggeri sono stati 97.189 nel primo semestre 2020, rispetto ai 344.476 del 2019. E lo stop delle crociere ha fatto sì che ad **Ancona** in questi primi sei mesi sono arrivati appena 1.364 croceristi, in due soli approdi a gennaio e febbraio, rispetto ai 27.077 del 2019, con un calo del 95%. E la situazione non è destinata a sbloccarsi nel giro di poche settimane. Bisognerà attendere almeno fino al 9 ottobre per vedere la sagoma della Msc





## Corriere Adriatico

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

Sinfonia (ferma in Brasile) avvicinarsi alle banchine del porto dorico. A meno che la compagnia, ora bloccata come tutte le altre per decreto fino al 31 luglio, non decida di far ripartire prima le sue navi impiegandole però solo su rotte interamente nazionali. Restano i traghetti: nell' ultimo weekend sono transitati in porto 9.200 passeggeri, poco più di un terzo rispetto al periodo corrispondente del 2019. «I dati confermano un anno difficilissimo per il traffico passeggeri - commenta il presidente dell' Autorità portuale Rodolfo Giampieri -. Risentono, infatti, di una ridottissima mobilità da parte delle persone per le condizioni imposte da ogni Stato all' entrata e all' uscita dei loro confini in relazione ai problemi determinati dal Covid-19». Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

### Il segretario generale Matteo Paroli «Dal primo luglio segnali di risveglio»

ANCONA «Il movimento dei passeggeri dell' ultimo fine settimana conferma il trend di questo periodo in cui registriamo una leggera ripresa dopo il lock down». L' avvocato Matteo Paroli, segretario generale dell' **Autorità portuale** parla di «un timido risveglio dei trafficipasseggeri», dovuto alla riapertura effettiva delle frontiere dal 1lugliodella Grecia, che chiede la registrazione dei viaggiatori su un sito governativo, e della Croazia, con l' obbligo di dimostrare la prenotazione del soggiorno. L' Albania, invece, consente al momento l' ingresso solo a coloro che si muovono per motivi di lavoro, di studio, di salute e per tornare nella propria abitazione. «È una situazione in costante aggiornamento con le agenzie marittime e con gli operatori che in questi mesi hanno continuato a lavorare, con la preziosa collaborazione di Capitaneria di porto, Guardia di Finanza, Dogane, Polmare», spiega Paroli. I traghetti, a parte qualche settimana di fermo per Croazia e Albania, sono stati sempre operativi per gli autisti a bordo dei camion per l' arrivo e la partenza delle merci e delle persone che dovevano tornare nello Stato di residenza. «Sono situazioni aperte - spiega il segretario - perché condizionate dai provvedimenti dei Paesi destinatari dei traffici».

**Primo piano - Ancona**

### Porto, pronto l'appalto da 2,5 milioni per gestire l'assistenza ai viaggiatori

Incarico per 4 anni. Le domande entro il 31 agosto. Nuovi servizi per l'emergenza Coronavirus

**L'Autorevolezza**  
L'Autorevolezza è un servizio di informazione e consulenza per i viaggiatori. È un servizio di informazione e consulenza per i viaggiatori. È un servizio di informazione e consulenza per i viaggiatori.

Destinazione	17/07	18/07
Grecia	7	9
Croazia	3	3
Albania	2	3

**L'Autorevolezza**  
L'Autorevolezza è un servizio di informazione e consulenza per i viaggiatori. È un servizio di informazione e consulenza per i viaggiatori. È un servizio di informazione e consulenza per i viaggiatori.

**L'Autorevolezza**  
L'Autorevolezza è un servizio di informazione e consulenza per i viaggiatori. È un servizio di informazione e consulenza per i viaggiatori. È un servizio di informazione e consulenza per i viaggiatori.

Domani in comune

### Uscita dal porto, summit decisivo

Entrata/uscita dal **Porto di Ancona**: per fare il punto sul tema della viabilità stradale alla luce dei recenti provvedimenti adottati dal Governo e dell' iter in corso sul progetto Lungomare Nord, è stata convocata per domani in Comune alle 12 una riunione tra l' Amministrazione operatori portuali, Autorità Portuale, categorie produttive e Camera di Commercio. Obiettivo, valutare le azioni di mettere in campo in modo coordinato per sostenere la realizzazione dell' opera.

The screenshot shows a newspaper page with several news items. The main headline is '24 ore' with the sub-headline 'Carosità e notizie dalle città'. Below this, there are several smaller articles:

- Accordo Regione-Inail per fornire assistenza agli infortunati**: A news item about an agreement between the Region and Inail to provide assistance to injured workers.
- La ministra dell'Istruzione Azzolina oggi all'ufficio scolastico regionale**: A news item about the Minister of Education, Lucia Azzolina, visiting the regional school office.
- Il vigili del fuoco rimuovono un tubo di ostacolo alle barche**: A news item about firefighters removing a pipe that was an obstacle for boats.
- Ciclovie dell'Adriatico, rete di 500 chilometri tra mare ed antrotterra**: A news item about a network of 500 kilometers of cycling routes between the sea and inland areas.
- Il Migioli del basso corso monumenti nel sistema della...**: A news item about the Migioli del basso corso monuments in the system of the...
- Il Migioli del basso corso monumenti nel sistema della...**: A news item about the Migioli del basso corso monuments in the system of the...
- Il Migioli del basso corso monumenti nel sistema della...**: A news item about the Migioli del basso corso monuments in the system of the...

There are also several photos and small graphics on the page, including a large photo of a woman speaking at a podium, and several smaller photos of people and places.



# Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Partita la prima spedizione di CSS dal porto di Civitavecchia

"Partita la nave cargo 'Else', la prima spedizione di CSS, Combustibile Solido Secondario dal porto di Civitavecchia, aprendo di fatto una nuova opportunità commerciale per l' economia del porto. In questi ultimi mesi, abbiamo intrapreso un percorso ancora inesplorato per gli impianti del Lazio, necessario a chiudere totalmente il ciclo delle attività di recupero dei rifiuti del territorio. Un' opera complessa che forse spiega il motivo per cui ad oggi la Ecosystem, è stata nel porto di Civitavecchia, l' unica azienda ad esportare il CSS su una nave cargo. Sono stati necessari mesi di preparazione e confronto, sia con le autorità competenti che con tutti gli operatori coinvolti, in modo tale da assicurare il maggior grado di sicurezza e rispetto delle normative, nonché il minor impatto verso l' ambiente, la circolazione stradale e le consuete attività portuali. In un momento delicato in cui le attività portuali sono fortemente colpite a causa dell' emergenza dovuta al Covid-19, la nostra azienda è riuscita a far partire verso la Scandinavia il primo viaggio di quello che è, dal punto di vista qualitativo, uno dei migliori Combustibili Solidi Secondari. L' impegno della nostra azienda è da sempre rivolto all' osservanza dei principi dell' economia circolare, il cui obiettivo principale, il 'recupero spinto di materia', rappresenta anche la nostra preminente attività. Reimmettiamo infatti ogni anno sul mercato circa 60.000 ton di materiali recuperati quali carta, plastiche, metalli, legno e vetro. Proprio nell' ottica di una economia circolare e nel rispetto delle direttive Europee, il recupero di energia, anche se a valle del Recupero di Materia, resta un obiettivo che in Italia rispetto ad altri Stati Europei, è ancora difficile da perseguire. Il nostro maggior rammarico nell' ambito di questa esportazione infatti, è proprio quello di non poter utilizzare in Italia questa 'fonte di energia' ancora poco apprezzata a differenza di quanto avviene nei paesi nord europei, il cui reimpiego è ormai da tempo consolidato. Vogliamo quindi ringraziare tutte le Autorità Portuali che hanno contribuito alla riuscita della spedizione avendo impartito disposizioni chiare e controlli professionali. Ringraziamo inoltre tutti gli operatori logistici che si sono occupati del trasferimento e del carico della nave, ed infine tutti i nostri dipendenti, perché è solo attraverso la loro professionalità che abbiamo potuto raggiungere questo obiettivo."



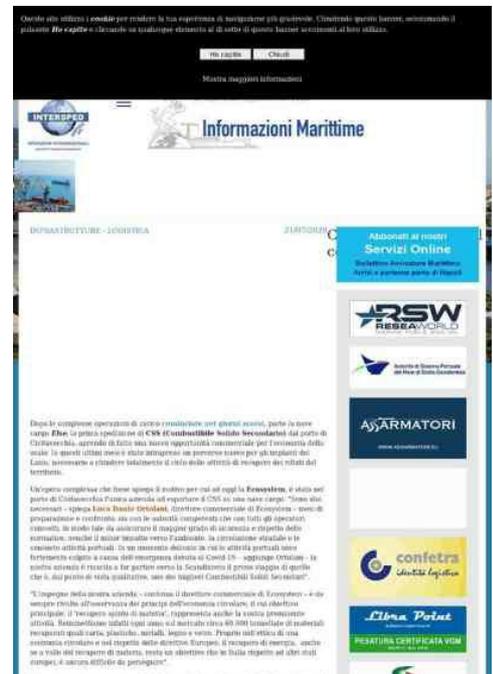
## Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Civitavecchia, parte il primo carico di combustibile solido

*Il materiale trasportato dalla nave cargo Else. Operazioni gestite dalla Ecosystem*

Dopo le complesse operazioni di carico cominciate nei giorni scorsi, parte la nave cargo Else, la prima spedizione di CSS (Combustibile Solido Secondario) dal porto di Civitavecchia, aprendo di fatto una nuova opportunità commerciale per l'economia dello scalo. In questi ultimi mesi è stato intrapreso un percorso nuovo per gli impianti del Lazio, necessario a chiudere totalmente il ciclo delle attività di recupero dei rifiuti del territorio. Un'opera complessa che forse spiega il motivo per cui ad oggi la Ecosystem, è stata nel porto di Civitavecchia l'unica azienda ad esportare il CSS su una nave cargo. "Sono stati necessari - spiega Luca Dante Ortolani, direttore commerciale di Ecosystem - mesi di preparazione e confronto, sia con le autorità competenti che con tutti gli operatori coinvolti, in modo tale da assicurare il maggior grado di sicurezza e rispetto delle normative, nonché il minor impatto verso l'ambiente, la circolazione stradale e le consuete attività portuali. In un momento delicato in cui le attività portuali sono fortemente colpite a causa dell'emergenza dovuta al Covid-19 - aggiunge Ortolani - la nostra azienda è riuscita a far partire verso la Scandinavia il primo viaggio di quello che è, dal punto di vista qualitativo, uno dei migliori Combustibili Solidi Secondari". "L'impegno della nostra azienda - continua il direttore commerciale di Ecosystem - è da sempre rivolto all'osservanza dei principi dell'economia circolare, il cui obiettivo principale, il 'recupero spinto di materia', rappresenta anche la nostra preminente attività. Reimmettiamo infatti ogni anno sul mercato circa 60.000 tonnellate di materiali recuperati quali carta, plastiche, metalli, legno e vetro. Proprio nell'ottica di una economia circolare e nel rispetto delle direttive Europee, il recupero di energia, anche se a valle del recupero di materia, resta un obiettivo che in Italia rispetto ad altri stati europei, è ancora difficile da perseguire". "Il nostro maggior rammarico nell'ambito di questa esportazione infatti, è proprio quello di non poter utilizzare in Italia questa 'fonte di energia' ancora poco apprezzata a differenza di quanto avviene nei paesi nord europei, il cui reimpiego è ormai da tempo consolidato. Vogliamo quindi ringraziare tutte le Autorità portuali che hanno contribuito alla riuscita della spedizione avendo impartito disposizioni chiare e controlli professionali. Ringraziamo inoltre - conclude Ortolani - tutti gli operatori logistici che si sono occupati del trasferimento e del carico della nave, ed infine tutti i nostri dipendenti, perché è solo attraverso la loro professionalità che abbiamo potuto raggiungere questo obiettivo".



## Civitavecchia e l'ultimo miglio' FS: di Majo rispiega il grande progetto

CIVITAVECCHIA Il binario passeggeri (e non quindi una stazione), un unico binario con relativo marciapiede ferroviario per l'attesa e il trasferimento dei passeggeri, è sempre esistito in porto ma collocato in un punto diverso. Il presidente dell'AdSP, **Francesco Maria di Majo**, torna sull'accordo siglato nei giorni scorsi con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e presa d'atto della Regione Lazio, alla luce di talune negativi interventi in sede locale da alcune forze politiche. Il progetto in questione spiega di **Majo** è stato pienamente condiviso e sostenuto da RFI, dalla Regione Lazio e dal MIT e prevede il mantenimento dell'unico binario esistente dedicato ai passeggeri e la sua ricollocazione nella parte Nord dello scalo (a tergo della Darsena Traghetti) per ridurre le interferenze sia con i convogli ferroviari destinati alle merci in vista del riassetto dello scalo merci ferroviario, sia con la prevista nuova viabilità nell'ambito centrale dello scalo in funzione del potenziamento della viabilità principale e dell'apertura di un nuovo varco centrale del porto. Si tratta, quindi, di un mero ripristino del collegamento dice ancora il presidente che, interrotto per motivi di sicurezza, è stato richiesto da alcuni operatori del settore come servizio aggiuntivo. Il progetto, inoltre, prevede attività di manutenzione straordinaria ai fini di incrementare la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria di collegamento porto-stazione, di cui beneficerebbero anche le merci. E l'AdSP è bene sottolinearlo contemporaneamente ha voluto proporre, in aggiunta, un proprio progetto, complementare al precedente, al fine di sviluppare, attraverso il potenziamento dell'ultimo miglio ferroviario, proprio il traffico merci. Ed è questo il traffico che maggiormente beneficerebbe di questi interventi infrastrutturali. Da quanto sopra esposto ne consegue che i timori sollevati in termini così allarmistici circa la negativa ricaduta che un'eventuale stazione aperta ai passeggeri estrometterebbe tutto il tessuto economico cittadino dai flussi turistici, tante aziende e molti lavoratori perderebbero quel passaggio' sul quale basano buona parte della propria economia priva di ogni fondamento, in quanto il suddetto binario passeggeri intercetterebbe solo quella parte di viaggiatori che, come già oggi avviene, hanno acquistato il titolo a bordo delle navi e che vengono portati direttamente in stazione per usufruire del servizio a loro dedicato. In merito, poi, alle ulteriori osservazioni riguardo al fatto che l'investimento andava programmato per il traffico merci prosegue il presidente dell'AdSP cioè, come si è detto per diversificare le fonti di movimentazione e correggere così quella monocultura che la crisi del coronavirus ha messo sin troppo drammaticamente in discussione, va ricordato che l'iter per lo sviluppo del progetto in questione è partito nel 2017 e sta volgendo solo ora a conclusione. Lo stesso si inquadra nel contesto di un più ampio riassetto di tutta l'infrastruttura ferroviaria portuale, volto proprio come detto ad un potenziamento del traffico merci, di cui il binario passeggeri in questione rappresenta un semplice corollario. Al contrario, importante risulta essere la messa in sicurezza tecnologica del binario di collegamento con la stazione e il rifacimento del fascio binari dedicati alle merci, con relativo collegamento del Terminal Commerciale, tanto per i container quanto per le auto in polizza. Su quest'ultimo progetto, dedicato alle merci, l'AdSP sta investendo 18 milioni di euro, avendo ottenuto anche un cofinanziamento a fondo perduto da parte dell'Unione Europea per circa 4 milioni di euro. Auspichiamo che queste precisazioni possano, quindi, aver dissipato le perplessità che, da una lettura distorta del progetto, possano essere sorte per chi è preoccupato legittimamente per l'economia cittadina. Civitavecchia e il suo porto con questi interventi saranno, invece, dotati di infrastrutture ferroviarie all'avanguardia dal punto di vista tecnico che consentiranno non solo di velocizzare i tempi di percorrenza



Il progetto in questione - spiega di Majo - è stato pienamente condiviso e sostenuto da RFI, dalla Regione Lazio e dal MIT e prevede il mantenimento dell'unico binario esistente dedicato ai passeggeri e la sua ricollocazione nella parte Nord dello scalo (a tergo della Darsena Traghetti) per ridurre le interferenze sia con i convogli ferroviari destinati alle merci in vista del riassetto dello scalo merci ferroviario, sia con la prevista nuova viabilità nell'ambito centrale dello scalo in funzione del potenziamento della viabilità principale e dell'apertura di un nuovo varco centrale del porto. Si tratta, quindi, di un mero ripristino del collegamento dice ancora il presidente - che, interrotto per motivi di sicurezza, è stato richiesto da alcuni operatori del settore come servizio aggiuntivo. Il progetto, inoltre, prevede attività di manutenzione straordinaria ai fini di incrementare la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria di collegamento porto-stazione, di cui beneficerebbero anche le merci. E l'AdSP è bene sottolinearlo contemporaneamente ha voluto proporre, in aggiunta, un proprio progetto, complementare al precedente, al fine di sviluppare, attraverso il potenziamento dell'ultimo miglio ferroviario, proprio il traffico merci. Ed è questo il traffico che maggiormente beneficerebbe di questi interventi infrastrutturali. Da quanto sopra esposto ne consegue che i timori sollevati in termini così allarmistici circa la negativa ricaduta che un'eventuale stazione aperta ai passeggeri estrometterebbe tutto il tessuto economico cittadino dai flussi turistici, tante aziende e molti lavoratori perderebbero quel passaggio' sul quale basano buona parte della propria economia priva di ogni fondamento, in quanto il suddetto binario passeggeri intercetterebbe solo quella parte di viaggiatori che, come già oggi avviene, hanno acquistato il titolo a bordo delle navi e che vengono portati direttamente in stazione per usufruire del servizio a loro dedicato. In merito, poi, alle ulteriori osservazioni riguardo al fatto che l'investimento andava programmato per il traffico merci prosegue il presidente dell'AdSP cioè, come si è detto per diversificare le fonti di movimentazione e correggere così quella monocultura che la crisi del coronavirus ha messo sin troppo drammaticamente in discussione, va ricordato che l'iter per lo sviluppo del progetto in questione è partito nel 2017 e sta volgendo solo ora a conclusione. Lo stesso si inquadra nel contesto di un più ampio riassetto di tutta l'infrastruttura ferroviaria portuale, volto proprio come detto ad un potenziamento del traffico merci, di cui il binario passeggeri in questione rappresenta un semplice corollario. Al contrario, importante risulta essere la messa in sicurezza tecnologica del binario di collegamento con la stazione e il rifacimento del fascio binari dedicati alle merci, con relativo collegamento del Terminal Commerciale, tanto per i container quanto per le auto in polizza. Su quest'ultimo progetto, dedicato alle merci, l'AdSP sta investendo 18 milioni di euro, avendo ottenuto anche un cofinanziamento a fondo perduto da parte dell'Unione Europea per circa 4 milioni di euro. Auspichiamo che queste precisazioni possano, quindi, aver dissipato le perplessità che, da una lettura distorta del progetto, possano essere sorte per chi è preoccupato legittimamente per l'economia cittadina. Civitavecchia e il suo porto con questi interventi saranno, invece, dotati di infrastrutture ferroviarie all'avanguardia dal punto di vista tecnico che consentiranno non solo di velocizzare i tempi di percorrenza



## La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

loro standard di sicurezza, ma anche di abbattere ulteriormente le emissioni nocive nell'aria tenuto conto che il trasporto su ferrovia costituisce notoriamente uno dei mezzi meno impattanti dal punto di vista ambientale. Nel panorama della portualità questi interventi renderanno lo scalo di Civitavecchia sempre più competitivo nel Mediterraneo. In tal modo sarà colmata l'attuale scarsa integrazione ed osmosi tra il porto e il sistema ferroviario nazionale; integrazione che, come è avvenuto in alcuni porti del Nord Italia, in primis Trieste e La Spezia, rappresenta un importante volano di sviluppo dei porti. Il presidente e gli uffici dell'AdSP sono, comunque, a disposizione dei rappresentanti istituzionali e delle forze politiche e sociali conclude la nota per chiarire ed illustrare i contenuti specifici del progetto.

Zes tra innovazione, competitività e logistica

Redazione

BARI Le opportunità offerte dalla Zes in Puglia, tra innovazione, competitività e logistica all'industria manifatturiera locale, saranno al centro di un interessante incontro in programma questo pomeriggio a Bari. In Puglia sono state previste ben due Zone Economiche Speciali (Zes), una intorno al porto di Taranto e un'altra che comprende i principali porti adriatici presenti in Puglia, quello di Bari in primis. Per le Zes (nel mondo ce ne sono 5.400 in 147 Paesi) in Italia è stato adottato un modello semplice e snello, con la missione di connettere virtuosamente l'economia del mare all'industria manifatturiera. Quali sono allora le opportunità che possono aspettarsi di cogliere le imprese pugliesi, in particolare quelle ubicate nella Zona Industriale di Bari e Molfetta? Di questo tema si parlerà nell'incontro organizzato da Confimi Industria, Impresa+Impresa, Confapi e Propeller Club nello stabilimento della Indeco spa (la più grande azienda manifatturiera metalmeccanica della nostra zona industriale a capitale locale) oggi pomeriggio, 21 Luglio alle ore 17. Gli organizzatori dell'evento segnalano tra i protagonisti: Domenico Laforgia per la Regione Puglia, Eugenio Di Sciascio per il Comune di Bari, Paolo Pate per l'ASI, Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Davide Degennaro per l'Interporto e poi Michele Vitulano e Vito Totorizzo per Confimi Industria, Carlo Martino per Confapi, Paolo Bevilacqua per Impresa+Impresa e ancora Federico Pirro per l'Università di Bari, Giuseppe Carbone per il Politecnico e Antonio Azzolini già senatore della Repubblica. Il compito di introdurre e moderare il seminario tra innovazione competitività e logistica è affidato a Riccardo Figliolia, segretario generale di Confimi Industria Puglia e del Propeller Club Port of Bari.



## Puglia Live

Bari

### Bari - LA ZES TRA INNOVAZIONE, COMPETITIVITÀ E LOGISTICA: LE OPPORTUNITÀ PER LA MANIFATTURA BARESE

21/07/2020 In Puglia sono state previste ben due Zone Economiche Speciali (ZES) una intorno al Porto di Taranto e un'altra che comprende i principali porti adriatici presenti nella nostra Regione, quello di Bari in primis. Per le Zes (nel mondo ce ne sono 5.400 in 147 Paesi) in Italia è stato adottato un modello semplice e snello, con la missione di connettere virtuosamente l'economia del mare alla Industria Manifatturiera. Quali sono allora le opportunità che possono aspettarsi di cogliere le Imprese pugliesi, in particolare quelle ubicate nella Zona Industriale di Bari e Molfetta? Di questo tema si parlerà nell'incontro organizzato da Confimi Industria, Impresa+Impresa, Confapi e Propeller Club presso lo stabilimento della Indeco spa (la più grande azienda manifatturiera metalmeccanica della nostra zona industriale a capitale locale) domani 21 luglio alle ore 17 tra i seguenti protagonisti: Domenico Laforgia per la Regione Puglia, Eugenio Di Sciascio per il Comune di Bari, Paolo Pate per IASI, **Ugo Patroni Griffi** per l'Autorità Portuale, Davide Degennaro per l'Interporto e poi Michele Vitulano e Vito Totorizzo per Confimi Industria, Carlo Martino per Confapi, Paolo Bevilacqua per Impresa+Impresa e ancora Federico Pirro per l'Università di Bari, Giuseppe Carbone per il Politecnico e Antonio Azzolini già senatore della Repubblica. Introdurrà e modererà il seminario Riccardo Figliolia Segretario Generale di Confimi Industria Puglia e del Propeller Club Port of Bari.

È possibile ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo



**Bari - LA ZES TRA INNOVAZIONE, COMPETITIVITÀ E LOGISTICA: LE OPPORTUNITÀ PER LA MANIFATTURA BARESE**

21/07/2020

In Puglia sono state previste ben due Zone Economiche Speciali (ZES) una intorno al Porto di Taranto e un'altra che comprende i principali porti adriatici presenti in Regione, quello di Bari in primis. Per le Zes (nel mondo ce ne sono 5.400 in 147 Paesi) in Italia è stato adottato un modello semplice e snello, con la missione di connettere virtuosamente l'economia del mare alla Industria Manifatturiera.

Quali sono allora le opportunità che possono aspettarsi di cogliere le Imprese pugliesi, in particolare quelle ubicate nella Zona Industriale di Bari e Molfetta?

Di questo tema si parlerà nell'incontro organizzato da Confimi Industria, Impresa+Impresa, Confapi e Propeller Club presso lo stabilimento della Indeco spa (la più grande azienda manifatturiera metalmeccanica della nostra zona industriale a capitale locale) domani 21 luglio alle ore 17 tra i seguenti protagonisti: Domenico Laforgia per la Regione Puglia, Eugenio Di Sciascio per il Comune di Bari, Paolo Pate per IASI, Ugo Patroni Griffi per l'Autorità Portuale, Davide Degennaro per l'Interporto e poi Michele Vitulano e Vito Totorizzo per Confimi Industria, Carlo Martino per Confapi, Paolo Bevilacqua per Impresa+Impresa e ancora Federico Pirro per l'Università di Bari, Giuseppe Carbone per il Politecnico e Antonio Azzolini già senatore della Repubblica. Introdurrà e modererà il seminario Riccardo Figliolia Segretario Generale di Confimi Industria Puglia e del Propeller Club Port of Bari.

Testata giornalistica PugliaLive.net - Reg. n.3/2007 del 11/01/2007 Tribunale  
Direttore Responsabile - Nicola Morisco  
Editore - Associazione Culturale PugliaLive - codice fiscale n.93385210724

## AdSP MAM e Comune di Bari sulla riconnessione città-porto | La Gazzetta Marittima

BARI L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e il Comune di Bari, dopo un intenso lavoro sviluppato in questi mesi, hanno candidato alla misura di finanziamento al PAC (Piano di Azione e Coesione), complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, una serie di progetti per la digitalizzazione della logistica, per il recupero del Lungomare Imperatore Augusto, nel tratto di connessione tra la città vecchia e il porto, e per il miglioramento della sostenibilità ambientale della zona. La manifestazione di interesse formalizzata è il frutto di un lungo e complesso iter di studio e di ricerca, che ha visto la costituzione di gruppi interni di lavoro coordinati dai Dipartimenti Tecnici dei due Enti, i quali hanno elaborato tre proposte progettuali, con l'obiettivo di potenziare il rapporto porto-città, migliorare la sostenibilità ambientale in ambito portuale e sviluppare maggiormente l'asset tecnologico dell'Autorità Portuale, uniformando i servizi offerti in tutti i porti del sistema. Il PAC si articola in 6 assi strategici: digitalizzazione della logistica, programma recupero waterfront, accessibilità turistica, green ports, progetti infrastrutturali

ferroviari e portuali, capacità istituzionale e supporto per l'attuazione. Di questi, quattro sono stati oggetto di studio e approfondimento così da tarare la proposta di partenariato in maniera più specifica. Asse A digitalizzazione della logistica: l'Autorità di Sistema Portuale è stato presentato un progetto che prevede il potenziamento del PCS GAIA, lo sviluppo dello Sportello Unico Amministrativo, il potenziamento dei varchi portuali per il tracciamento logistico della merce e la cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA, l'estensione delle reti WiFi di tipo pubblico e operativo, il potenziamento e l'estensione del sistema di videosorveglianza. Al fine di estendere la cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti gestiti dall'Ente, è stato siglato un accordo preliminare con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Asse B programma recupero waterfront Comune di Bari e Autorità di Sistema Portuale: l'intervento intende realizzare la riconnessione della città vecchia e del Castello Svevo con il mare. La strategia adottata prevede la riqualificazione delle aree portuali e delle aree urbane limitrofe, con l'obiettivo di rimuovere le barriere che oggi separano la città vecchia dal mare. Il progetto riguarda alcuni interventi che puntano a riqualificare le aree intorno al Castello Svevo che negli anni hanno subito forme di degrado fisico e ambientale, offrendo l'opportunità di valorizzare il patrimonio storico, artistico architettonico, asset del territorio cittadino e metropolitano. Tra questi ci sono: l'interramento della strada litoranea urbana (parte di Corso de Tullio), nel tratto che va dal giardino di Isabella D'Aragona fino agli edifici doganali, in modo da creare un'area di collegamento pedonale tra il Castello Svevo, la città vecchia, e il mare. La riqualificazione delle aree tra la città vecchia e il Castello Svevo con il potenziamento della loro accessibilità, attraverso il riordino dell'intermodalità e della mobilità sostenibile, nonché il miglioramento delle condizioni paesaggistiche e ambientali dell'area, con la realizzazione del nuovo parco. Il macroprogetto prevede, d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale (AdSP MAM) interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti per la connessione città-porto, il potenziamento dell'intermodalità e della mobilità sostenibile di accesso all'area della città vecchia e che connetta tutta la linea di costa, e la creazione di un parco orbitale il centro storico che acquisisca dimensioni rilevanti in corrispondenza del Castello Svevo. L'accordo tra il Comune di Bari e l'AdSP MAM è stato sottoscritto, attraverso un protocollo d'intesa, in data 10.07.2020 e prevede la realizzazione





## La Gazzetta Marittima

Bari

---

di un programma organico di interventi facenti riferimento ad un unico masterplan di riordino del waterfront urbano prospiciente l'area portuale. L'importo degli interventi, per quanto riguarda la parte di competenza comunale è di 21.590.909,09 euro suddivisi in interrimento di Lungomare Corso Antonio de Tullio e riqualificazione di Piazza Ruggiero il Normanno. Asse C accessibilità turistica Comune di Bari L'intervento ha l'obiettivo di garantire il massimo grado di accessibilità alle aree del Castello Svevo di Bari. Nella configurazione attuale, il Castello Svevo di Bari è collocato in un'area limitrofa alla città vecchia con cui costituisce, a livello paesaggistico un unicum. Oggi il castello e il centro storico sono giustapposti e non hanno spazi di collegamento o elementi di connessione di mobilità lenta o carrabile. L'intervento intende quindi riqualificare le aree esterne al Castello Svevo integrandole con la città vecchia e la rete di mobilità ciclo-pedonale esistente attraverso la realizzazione di alcuni tratti oggi non presenti. L'obiettivo specifico del programma consiste nella riqualificazione delle zone adiacenti ai beni più importanti del patrimonio storico artistico culturale quali l'unicum Castello Svevo e città vecchia attraverso il loro ricongiungimento con l'elemento identitario caratterizzante il territorio barese e pugliese quale il mare. L'importo complessivo degli interventi previsti in questo progetto è di 4.000.000 euro. Asse D green ports Autorità di Sistema Portuale: è stata presentata una proposta progettuale consistente nella realizzazione di sistemi di elettrificazione delle banchine, con particolare riferimento a quelle di Punta delle Terrare, nel porto di Brindisi, e a quella che ricomprende gli ormeggi nr.10 e nr.11 della darsena di Ponente del Porto di Bari. Nel progetto è compresa anche l'installazione di pannelli fotovoltaici per la produzione energetica proveniente da fonti rinnovabili. Abbiamo presentato un lavoro progettuale corposo e ricco di contenuti - commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi -. Il nostro principale obiettivo è quello di estendere ai cinque porti del Sistema servizi e facilities volti ad irrobustire la nostra azione di promozione dell'hub MAM. Attraverso l'asse A, continua il Presidente - miriamo al rafforzamento dei fast corridor ferroviari e su gomma, all'implementazione del Port Community Systems, all'estensione a tutti i nostri porti dello sdoganamento a mare. Con l'asse B, invece, puntiamo alla sistemazione e alla riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali, al miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali. Infine, attraverso l'asse D, vogliamo raggiungere risparmio ed efficientamento energetico, attraverso la produzione di energia da fonti rinnovabili, la mobilità sostenibile nelle aree portuali e il monitoraggio ambientale nelle aree portuali.

## «Burocrazia e dinieghi un freno allo sviluppo Ora più responsabilità»

L'operatore portuale Teo Titi critico «Risposte immediate o si sprofonda»

Un appello a non lasciare che il porto di Brindisi muoia. Dopo il botta e risposta tra Comune ed **Autorità di Sistema portuale** del Mar Adriatico meridionale sulle opere da realizzare, ed in particolare sul terminal temporaneo crocieristico attualmente bloccato dal Provveditorato alle Opere Pubbliche, le diverse anime dello scalo adriatico si interrogano su quali siano le soluzioni in una situazione. L'operatore **portuale** Teo Titi vede scenari poco rassicuranti: «È un paradosso ha spiegato - che ci sia una guerra tra i due enti che dovrebbero avere cura del porto: è come avere due medici che litigano per capire qual è la cura migliore quando il malato è in fin di vita». Titi ha fatto partire la sua analisi dalla necessità di trovare percorsi alternativi dopo la decarbonizzazione: «Non mi sembra ha aggiunto - che si stia andando in alcuna direzione per trovare un rimedio. Al momento abbiamo ben poco e quel poco lo stiamo perdendo». Il riferimento è al traffico crocieristico: «Non può arrivare in porto - ha detto ancora l'operatore - se non c'è un minimo di infrastrutturazione, come un piccolo terminal per i controlli e se ci si intende sottolineare che una struttura semplice e prefabbricata deve essere soggetta a piano regolatore, forse si è deciso che in questo porto non si deve fare niente». Titi ha lamentato la cancellazione degli approdi crocieristici di questa estate, come ad esempio quelli di Msc che sono i più importanti per il traffico passeggeri. Le critiche dell'operatore **portuale** sono, infatti, rivolte soprattutto all'ente di piazza Matteotti, a cui rimprovera la polemica innescata contro l'Authority riguardo la realizzazione della struttura: la miccia era stata innescata in occasione della presentazione dei due progetti per il waterfront, con l'ente **portuale** che aveva lamentato un mancato coinvolgimento mentre il sindaco, Riccardo Rossi, sia in conferenza stampa che con una nota di lunedì, aveva invitato la stessa **Autorità di sistema** a prendersi le proprie responsabilità sulla mancata realizzazione dei progetti portuali, che sarebbero difformi dagli strumenti urbanistici in vigore, ricordando anche il parere negativo del Provveditorato alle Opere Pubbliche. In generale, un atteggiamento che non va bene all'operatore **portuale**: «Al Comune in primis ha spiegato - servirebbe avere un atteggiamento più responsabile quando si tratta di porto». Titi ha posto al centro di tutto una questione di visione complessiva, criticando anche gli stessi elaborati che sono stati presentati da Palazzo di Città nell'ottica di dare un nuovo volto al waterfront: «Non sono favorevole ha continuato perché ad un progetto di passeggiate, assolutamente legittimo, dovrebbe corrispondere un'alternativa che non è stata data per i traffici che oggi si svolgono nel porto interno, in primis quello delle crociere». L'operatore **portuale** lamenta soprattutto la mancanza di una possibilità di attracco, nonostante si sia parlato dell'ex capannone Montecatini: «Si trova fuori dal circuito doganale ha rilevato - e non si capisce come si dovrebbe accedere». Titi quindi rivolge un invito molto duro all'ente di piazza Matteotti: «Diano prima le soluzioni immediate ha proseguito - e poi si parli di pianificazione. Il pontile su briccole, ad esempio, poteva risolvere una situazione di emergenza per i traghetti ma anche lì il Comune e Borri con, lo scriva, chiacchiere legate alla qualità del pontile ed altro di fatto ha bloccato anche quest'opera che poteva essere invece realizzata ed avrebbe risolto quantomeno l'immediato». La stessa pianificazione dovrebbe seguire canoni delineati: «La funzione porto - ha concluso l'operatore - deve rimanere presente nella testa di chi pianifica».





## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

---

F.Tri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Dipietrangelo: «Di tutto c'è bisogno tranne che di ulteriori conflitti»

«Insopportabili e stucchevoli le polemiche sul porto». A prendere posizione nel braccio di ferro tra il numero uno dell' **Authority**, Ugo Patroni Griffi, e il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, è il presidente di Left Brindisi, Carmine Dipietrangelo. Già in premessa, l' attacco: «Da tempo - afferma - si sente la necessità di richiamare l' attenzione sulla modernizzazione e il futuro del porto di Brindisi. La città non può fare a meno del suo porto come il porto non può fare a meno della città. Più volte come Left Brindisi abbiamo fatto appelli e proposte in questa direzione. Ma mentre si assiste increduli a polemiche a dir poco stucchevoli e imbarazzanti visto anche il contesto storico in cui viviamo, il porto rimane sempre quello che era: un porto naturale ma con infrastrutture obsolete e datate». Quindi Dipietrangelo entra nel merito della crisi dello scalo: «Interventi seri per adeguarlo alle esigenze di tutti i cambiamenti che ci sono stati nella competizione portuale italiana e mediterranea sono stati molto pochi e qualche volta sbagliati e inutili o addirittura bloccati. E non può essere più credibile e direi amministrativamente insopportabile il richiamarsi al vecchio piano regolatore del porto pensato e approvato negli e per gli anni 70 della città e della sua area industriale. Rimane un bel porto così come rimangono ancora intatte le sue potenzialità naturali e polifunzionali ma, così come è, insufficiente e inadeguato per essere produttivo, attrattivo e competitivo nel XXI secolo». Le conseguenze? Il presidente di Left le mette in chiaro: «Il porto di Brindisi invece che trovarsi al crocevia di traffici pare trovarsi solo al crocevia di poteri incomunicabili che invece di far interagire e cooperare i soggetti e gli interessi coinvolti, li fa scontrare alla ricerca di un paradossale primato nel fallimento che è davanti agli occhi di tutti. Ma se nella vicina Bari i progetti vengono portati avanti alacremente ed in armonia tra tutti i soggetti coinvolti, a Taranto negli ultimi anni si è proceduto con speditezza a investimenti corposi avvalendosi anche del silenzio assenso e invece a Brindisi si assiste a polemiche in burocratese con tanto di supercazzole, incomprensibili ai più, qualche domanda bisogna porsi». Per Dipietrangelo andrebbero fatte anche alcune domande a tutti coloro che hanno una responsabilità decisoria. «Il porto può rimanere lo stesso dei decenni passati quando energia e petrolchimica erano preponderanti per la sua fruizione ed economia? Le sue vecchie infrastrutture e spazi possono essere rifunzionalizzati? Interessante mi sembra la proposta di Enel per mettere a disposizione le sue infrastrutture per traffici diversi da quelli del carbone a differenza dei tentativi di A2A che si ostina, avvalendosi di ascari in servizio permanente effettivo, a non ridare le sue aree alla città e alla portualità. Di cosa ha bisogno il porto? Si vuole che diventi un lago per passeggiare a piedi o in bici o un parco giochi? Quali le idee e le proposte? Piacerebbe che si discutesse di questo piuttosto andare alla ricerca degli errori altrui come se l' errore di uno non rappresentasse sconfitta per tutti». Il mare è tornato al centro di tutto, dunque. Economia, strategie geopolitiche, sicurezza, commercio, energia. «Il mare mediterraneo dopo il recente raddoppio del canale di Suez, rappresenta una opportunità ritrovata in un' area ricca di risorse e dalle enormi capacità di sviluppo. Da qui passano già il 30% del commercio mondiale di petrolio, il 20% del traffico marittimo, un terzo del turismo mondiale. Un mercato di 500 milioni di consumatori sparsi in una ventina di Paesi. Brindisi si trova in questo crocevia. Ma qui si litiga», afferma il presidente di Left. E aggiunge: «In tutto il mediterraneo nei vecchi porti, in Spagna, in Grecia e in Francia, è stata





## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

### Brindisi

---

fatta una pianificazione da cui sono scaturiti investimenti strutturali e infrastrutturali e sono nati nuovi altri porti. La realtà si fa dura, si va incontro ad una crisi senza precedenti ed il peggior segnale che si possa dare ai cittadini sono le istituzioni che litigano invece che lavorare per cercare una occasione di rilancio che potrebbe costituire fonte di benessere per tutti. Ci sarebbe bisogno di sensibilità verso la soluzione dei problemi che passa necessariamente dall'accordo tra istituzioni, parti sociali, realtà produttive». Chi amministra, chi ha un ruolo di responsabilità deve, per Dipietrangelo, «avvertire questa come primaria necessità e mettersi a disposizione per accelerare qualsiasi procedimento. Una classe dirigente deve avere questa capacità ed è evidente come in altre realtà questa esista perché i risultati si vedono». Quindi l'appello: «Si mettano da parte i personalismi e si pensi a trovare delle risposte. È ora che si faccia chiarezza definitiva sulle infrastrutture e i relativi investimenti necessari su tutte le banchine e sulle aree portuali, sulla loro fruizione compatibile e sostenibile. La chiarezza deve andare di pari passo alla trasparenza e alla lungimiranza che in alcuni punti del crocevia dei poteri sembrano latitare. E non si può delegare ad altri organi che non siano quelli previsti dalle normative il futuro e la fruizione del porto». Chiaro l'invito, a definire un piano degli spazi attuali e delle aree necessarie per nuovi, qualificati e sicuri servizi. E a mettersi attorno ad un tavolo con tutta la comunità del porto e gli attuali e quelli potenziali utilizzatori per definire una agenda di priorità a partire da quelle infrastrutture che l'esaurimento del vecchio apparato produttivo lascerà libere. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Brindisi Report

Brindisi

### Insopportabili e stucchevoli le polemiche sul porto

*Da tempo si sente la necessità di richiamare l'attenzione sulla modernizzazione e il futuro del porto di Brindisi*

Da tempo si sente la necessità di richiamare l'attenzione sulla modernizzazione e il futuro del **porto** di **Brindisi**. La città non può fare a meno del suo **porto** come il **porto** non può fare a meno della città. Più volte come Left **Brindisi** abbiamo fatto appelli e proposte in questa direzione. Ma mentre si assiste increduli a polemiche a dir poco stucchevoli e imbarazzanti visto anche il contesto storico in cui viviamo, il **porto** rimane sempre quello che era: un **porto** naturale ma con infrastrutture obsolete e datate. Interventi seri per adeguarlo alle esigenze di tutti i cambiamenti che ci sono stati nella competizione portuale italiana e mediterranea sono stati molto pochi e qualche volta sbagliati e inutili o addirittura bloccati. E non può essere più credibile e direi amministrativamente insopportabile il richiamarsi al vecchio piano regolatore del **porto** pensato e approvato negli e per gli anni 70 della città e della sua area industriale. Rimane un bel **porto** così come rimangono ancora intatte le sue potenzialità naturali e polifunzionali ma, così come è, insufficiente e inadeguato per essere produttivo, attrattivo e competitivo nel XXI secolo. Il **porto** di **Brindisi** invece che trovarsi al crocevia di traffici pare

trovarsi solo al "crocevia di poteri incomunicabili" che invece di far interagire e cooperare i soggetti e gli interessi coinvolti, li fa scontrare alla ricerca di un paradossale primato nel fallimento che è davanti agli occhi di tutti. Ma se nella vicina Bari i progetti vengono portati avanti alacremente ed in armonia tra tutti i soggetti coinvolti, a Taranto negli ultimi anni si è proceduto con speditezza a investimenti corposi avvalendosi anche del "silenzio assenso" e invece a **Brindisi** si assiste a polemiche in burocratese con tanto di supercazzole, incomprensibili ai più, qualche domanda bisogna porsi. Andrebbero fatte anche alcune domande a tutti coloro che hanno una responsabilità decisoria. Il **porto** può rimanere lo stesso dei decenni passati quando energia e petrolchimica erano preponderanti per la sua fruizione ed economia? Le sue vecchie infrastrutture e spazi possono essere rifunzionalizzati? Interessante mi sembra la proposta di Enel per mettere a disposizione le sue infrastrutture per traffici diversi da quelli del carbone a differenza dei tentativi di A2A che si ostina, avvalendosi di ascari in servizio permanente effettivo, a non ridare le sue aree alla città e alla portualità. Di cosa ha bisogno il **porto**? Si vuole che diventi un lago per passeggiare a piedi o in bici o un parco giochi? Quali le idee e le proposte? Piacerebbe che si discutesse di questo piuttosto andare alla ricerca degli errori altrui come se l'errore di uno non rappresentasse sconfitta per tutti. Il mare è tornato al centro di tutto. Economia, strategie geopolitiche, sicurezza, commercio, energia. Il mare mediterraneo dopo il recente raddoppio del canale di Suez, rappresenta una opportunità ritrovata in un'area ricca di risorse e dalle enormi capacità di sviluppo. Da qui passano già il 30% del commercio mondiale di petrolio, il 20% del traffico marittimo, un terzo del turismo mondiale. Un mercato di 500 milioni di consumatori sparsi in una ventina di Paesi. **Brindisi** si trova in questo crocevia. Ma qui si litiga. In tutto il mediterraneo nei vecchi porti, in Spagna, in Grecia e in Francia, è stata fatta una pianificazione da cui sono scaturiti investimenti strutturali e infrastrutturali e sono nati nuovi altri porti. La realtà si fa dura, si va incontro ad una crisi senza precedenti ed il peggior segnale che si possa dare ai cittadini sono le istituzioni che litigano invece che lavorare per cercare una occasione di rilancio che potrebbe costituire fonte di benessere per tutti. Ci sarebbe bisogno di sensibilità verso la soluzione dei problemi che passa necessariamente dall'accordo tra istituzioni, parti sociali, realtà produttive. Chi amministra, chi ha un ruolo di responsabilità deve avvertire





## Brindisi Report

### Brindisi

---

questa come primaria necessità e mettersi a disposizione per accelerare qualsiasi procedimento. Una classe dirigente deve avere questa capacità ed è evidente come in altre realtà questa esista perché i risultati si vedono. Si mettano da parte i personalismi e si pensi a trovare delle risposte. È ora che si faccia chiarezza definitiva sulle infrastrutture e i relativi investimenti necessari su tutte le banchine e sulle aree portuali, sulla loro fruizione compatibile e sostenibile. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante . . . Forse potrebbe interessarti . . . La chiarezza deve andare di pari passo alla trasparenza e alla lungimiranza che in alcuni punti del "crocevia dei poteri" sembrano latitare. E non si può delegare ad altri organi che non siano quelli previsti dalle normative il futuro e la fruizione del porto. Che ci vuole per definire un piano degli spazi attuali e delle aree necessarie per nuovi, qualificati e sicuri servizi, liberandosi delle vecchie logiche e consuetudini? Insomma se il porto è un asset importante dello sviluppo di Brindisi esso va reso produttivo e attrattivo di traffici, altrimenti non è un porto! Che si aspetta a mettersi attorno ad un tavolo con tutta la comunità del porto e gli attuali e quelli potenziali utilizzatori per definire una agenda di priorità a partire da quelle infrastrutture che l'esaurimento del vecchio apparato produttivo lascerà libere? Se non si è capaci o i conflitti sono tali da paralizzare interventi e investimenti, si faccia intervenire la Regione, il ministero, le Nazioni unite, la Nato, ma smettetela di litigare e di rinfacciarvi le responsabilità della paralisi! Di tutto ha bisogno il porto tranne che di ulteriori conflitti, polemiche o addirittura di vecchi attriti che nulla hanno a che fare con la nostra città.

## L'Avvisatore Marittimo

Taranto

### «Massima attenzione per Taranto»

« Le attenzioni della presidenza del Consiglio e del Governo su Taranto sono massime. In questo contesto il porto rappresenta un asset strategico per la riconversione economica che abbiamo già avviato da mesi con il Cantiere Taranto». Lo ha detto a Taranto Mario Turco, sottosegretario alla presidenza del Consiglio, con delega alla programmazione economica e agli investimenti, presente all'incontro promosso da Yilport, San Cataldo Container Terminal e Autorità portuale Taranto. «L'inizio delle attività portuali di Yilport e della società San Cataldo:- ha detto Turco riferendosi all'arrivo, domenica scorsa, del primo feeder container dopo cinque anni di assenza - sono per noi importanti e significative al fine di potenziare, in futuro, i traffici all'interno del sistema portuale jonico, diventando centrali nel più ampio bacino del Mediterraneo». «Stiamo lavorando a livello governativo per favorire gli insediamenti produttivi a Taranto, migliorando le infrastrutture portuali non solo materiali ma anche immateriali. Stiamo completando e accelerando le opere ferme da alcuni anni, ma anche abbiamo istituito due laboratori scientifici che s'insedieranno all'interno del porto, entrambi gestiti dal Cnr, uno scientifico-merceologico che permetterà l'analisi appunto delle merci in transito nello scalo, e l'altro specifico per le certificazioni agroalimentari dei cosiddetti prodotti quarta gamma che permetterà il trattamento e la collocazione direttamente nella grande distribuzione».



## Un idrovolante ammara nel porto di Taranto

**TARANTO** Il **porto** torna ad ospitare idrovolanti. Un velivolo leggero anfibio Legend 540 della Scuola Italiana Volo, ai comandi del pilota Graziano Mazzolari, istruttore di idrovolanti dell'Aeroclub di Cremona, ha decollato dal mare di Gallipoli (LE) ed ha ammarato nel Mar Grande, transitando poi lungo il Canale Navigabile, attraversando lo storico ponte Girevole e ormeggiandosi presso la banchina del Castello Aragonese. L'originale iniziativa è stata promossa dall'ammiraglio Salvatore Vitiello, comandante del Comando Marittimo Sud, che ha accolto l'idrovolante insieme a Orazio Frigino, presidente dell'associazione Aviazione Marittima Italiana. Non nascondo la mia grande emozione nel vedere un idrovolante ammarare ed attraversare il Canale Navigabile, ha dichiarato l'ammiraglio Salvatore Vitiello. Questo evento ci ha riportato indietro di oltre un secolo, all'inizio del 900, quando gli idrovolanti a **Taranto** erano di casa grazie all'Idroscalo Bologna della Marina Militare, di stanza nel secondo seno del Mar Piccolo. Nell'occasione, l'ammiraglio Vitiello ha donato al presidente Frigino un Pumo, il caratteristico portafortuna in ceramica con il logo del Comando Marittimo Sud, come buon auspicio per l'ambizioso progetto europeo SWAN (Sustainable Water Aerodrome Network), che tra l'altro prevede la realizzazione di una idrobase e di un mini-terminal nella calata 1 del **porto** turistico di **Taranto**. Siamo onorati che un nostro idrovolante abbia potuto ammarare nel grandioso scenario del Mar Grande, anche grazie al supporto di Enac e Capitaneria di **Porto**, ripercorrendo le rotte di velivoli e piloti italiani di addirittura un secolo fa, ha sottolineato il presidente Orazio Frigino. Questa nostra presenza a **Taranto** ha costituito un flight test' per il progetto SWAN', interamente finanziato dall'Unione Europea. Questo progetto prevede la realizzazione di infrastrutture leggere per idrovolanti, sia a terra come mini-terminal sia in acqua con un pontile galleggiante. L'Autorità Portuale di **Taranto** e i comuni di Nardò e di Gallipoli sono in partenariato per il progetto Interreg Greeceltaly con l'Autorità Portuale e il comune di Corfù. Nell'ambito del progetto SWAN, il comune di Nardò (LE), nella persona del funzionario Luigi Siciliano, è titolare dei flight test sulle tre marine italiane e su altre cinque greche, mentre l'affidataria è l'Aviazione Marittima Italiana con la Scuola Italiana Volo. Proprio su **Taranto** si sono svolti i primi voli di prova per verificare l'idoneità del sito per le operazioni idro di ammaraggio, ormeggio, manovra e decollo.



### Ruota panoramica al porto di Cagliari

Concessione demaniale per l'installazione alla City Eye

Redazione

CAGLIARI Dal primo Agosto prossimo, il lungomare di Cagliari ospiterà ufficialmente la ruota panoramica. Ieri, con la firma del decreto del presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, è stata aggiudicata la procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento, in concessione demaniale marittima, di un'area, di circa mille e cento metri quadri, compresa tra il Molo Sanità e la Calata via Roma, sulla quale verrà posizionata l'attrazione. Sarà City Eye Srl ad installare la ruota panoramica fino al 31 Maggio 2021. La società, con sede a Salerno, ha infatti ottenuto il punteggio complessivo più alto, pari a 70,34 sui 100 fissati dal bando, superando le altre due concorrenti: Emme.Ci.Esse di Taranto e la Ditta Lupetti Roberto di Pistoia. Poco più di 30 mila euro, l'offerta a rialzo sul canone a base di gara, determinato in 29 mila e 626 euro dal Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione dell'AdSp, dalle disposizioni dell'Agenzia del Demanio e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, e fissato nel bando pubblicato lo scorso 11 Giugno. La ruota, che verrà installata nei prossimi giorni, corrisponde a pieno ai criteri stabiliti dall'Autorità di Sistema portuale: dall'età, non superiore ai 20 anni, della struttura; all'assenza di fondazioni per il suo posizionamento e al pieno rispetto delle disposizioni normative che regolano il settore. Premiante, rispetto alle offerte tecniche delle altre società, l'altezza dell'attrazione, pari a 45 metri, che consentirà una migliore veduta della città e del porto. Le cabine, 36 in tutto, saranno facilmente accessibili ai diversamente abili, dotate di sistema di filodiffusione con audioguida multilingue e sistema di climatizzazione che permetterà la confortevole operatività sia nella stagione estiva che in quella invernale.



## Il rilancio del porto, incontro con Monti

Domani alle 11, la Stella Maris (Calata Marinai) ospiterà, un' ampia rappresentanza di lavoratori del **Sistema portuale** della Sicilia occidentale per un momento di condivisione. Con il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, intervorranno i segretari generali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti, Franco Spanò, Dionisio Giordano e Agostino Falanga. Numerosi i temi all' ordine del giorno per il rilancio del settore **portuale** dopo i mesi di lockdown.

The image shows a page from the Palermo newspaper with several articles. The main article is titled "Lavoro nero nel bar del tribunale, indagata la titolare" (Black work in the court bar, the owner investigated). Other visible headlines include "Testimonia per l'amico Ma lui dice: «Tu non c'eri»" (Testimony for the friend but he says: "You weren't there"), "Botti e musica al Capo per l'addio a Giovanni" (Botti and music at Capo for the farewell to Giovanni), and "Morto Ferrari, il mastro birraio. Fatale un malore nella notte" (Ferrari died, the master brewer. Fatal heart attack at night). There are also smaller notices and advertisements at the bottom of the page.

## Incontro sul futuro dei porti siciliani

Redazione

PALERMO Giovedì a Palermo si terrà un importante incontro per discutere del futuro dei porti siciliani. Anche i risultati ottenuti dai porti hanno bisogno di un gioco di squadra. Per questo motivo, il presidente Pasqualino Monti ringrazia i lavoratori portuali del Sistema della Sicilia occidentale che come si sa amministra gli scali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle e, assieme alle organizzazioni sindacali, organizza un incontro per discutere delle prospettive future. Giovedì prossimo 23 Luglio, alle ore 11, nei locali della Stella Maris (Calata Marinai) ospiterà quindi un'ampia rappresentanza di lavoratori dell'Autorità di Sistema portuale della Sicilia occidentale per un momento di condivisione. Con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, intervengono i segretari generali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, rispettivamente Franco Spanò, Dionisio Giordano e Agostino Falanga. Numerosi i temi all'ordine del giorno di questo importante incontro sul futuro dei porti, per intraprendere un percorso di rilancio del settore portuale dopo i mesi di lockdown. Data l'affluenza prevista e nel pieno rispetto delle norme di prevenzione dei contagi da Covid-19, l'incontro si potrà seguire anche nell'area antistante alla Stella Maris e, inoltre, sarà trasmesso in diretta facebook sulla pagina dell'**AdSp** del Mare di Sicilia occidentale.



## Il Secolo XIX

### Focus

# Crociere, l'appello di Msc e Costa 'Il governo ci dica quando ripartire'

Maltese: 'Il settore vale 48 miliardi solo in Europa». Massa: 'Sulle nostre navi mille marittimi italiani»

Alberto Quarati / GENOVA Se il turismo, secondo l'analisi presentata ieri da Pwc, prima del coronavirus contribuiva con oltre 230 miliardi di euro al 13% del prodotto interno lordo nazionale, con circa quattro milioni di addetti (il 15% della forza lavoro italiana), l'azzeramento delle attività ricettive nel trimestre di chiusure forzate comporterà una riduzione dei volumi pari al 18,5% su base annua. Il comparto che più paga la situazione È al momento quello crocieristico, che vale il 3% del Pil, l'unico chiuso per decreto: 'Siamo sul filo di lana, attendiamo solo la firma del governo per poter ripartire - dice Beniamino Maltese, direttore finanziario di Costa Crociere -. Il settore crociere in Europa vale circa 48 miliardi di euro e l'Italia, grazie alla cantieristica e vocazione turistica, da sola detiene oltre un quarto di questo patrimonio. Costa in Italia genera un impatto di 3,5 miliardi e circa 17 mila posti di lavoro, con quasi 4.800 fornitori. Far ripartire una nave significa riportare a bordo tutta la filiera. Occorre salvaguardare questo patrimonio e bisogna farlo subito, perché dal momento in cui il decreto sarà firmato dal governo ci vorranno 30 giorni prima che le navi siano operative». 'Siamo - spiega Leonardo Massa, responsabile per l'Italia di Msc Crociere - pronti a ripartire, attendiamo solo l'autorizzazione del governo. Abbiamo lavorato molto in questi mesi allo sviluppo di un protocollo per garantire la salute dei crocieristi e degli equipaggi, protocollo già approvato dal comitato tecnico scientifico che recepisce le normative europee degli Ue Healthy Gateways, ma che assieme al nostro team di esperti internazionali abbiamo arricchito e potenziato. Voglio sottolinearlo, questa estate sulle nostre navi lavoreranno oltre 1.000 marittimi italiani. La crocieristica È un settore pesa per il circa il 3% del Pil nazionale, e occupa oltre 120 mila addetti. Siamo uno dei comparti che maggiormente contribuiscono alla creazione di valore e di lavoro in Italia, siamo pronti a continuare a dare il nostro contributo in maniera concreta, sicura e sostenibile». Pressing anche dalle agenzie di viaggio: i protocolli sviluppati dalle diverse compagnie sono severissimi - afferma la presidente di Fiavet, Ivana Jelinic - si potrebbe quindi dare il via in una stagione che non partirebbe comunque nell'immediato, ma incrementerebbe, con le prenotazioni, i volumi delle agenzie che stanno chiudendo luglio al -80% di fatturato, sempre che siano riuscite ad aprire».



## Msc, pronti a ripartire

(ANSA) - GENOVA, 21 LUG - "Msc crociere è pronta a ripartire, attendiamo solo l' autorizzazione del governo che auspichiamo possa arrivare a breve". Leonardo Massa, managing director Italia di Msc crociere rilancia la palla al governo per il via libera definitivo che consentirebbe la ripartenza in Italia delle crociere e recuperare almeno uno scampolo di stagione estiva. "Abbiamo lavorato molto in questi mesi allo sviluppo di un protocollo per garantire la salute dei crocieristi e degli equipaggi" continua Massa. "Siamo dunque pronti per ripartire in sicurezza e armare due navi, un' operazione complessa che comporta richiamare migliaia di persone" spiega, sottolineando che questa estate sulle navi di Msc crociere lavoreranno oltre mille marittimi italiani". L' obiettivo per Msc come per Costa crociere è ripartire attorno a metà agosto. (ANSA).



**Costa Crociere, Maltese: "Appello al Governo affinché ci faccia ripartire"**

LUCIA NAPPI

21 Jul, 2020 Un appello al Governo perchè faccia ripartire il settore crocieristico il prima possibile, è stato lanciato stamani da Beniamino Maltese, executive vice president e CFO Costa Group , intervenuto all' incontro " Italia 2021 - Competenze per riavviare il futuro" - evento trasmesso via web e dedicato al turismo, al crocierismo e all' industria dell' ospitalità, settore tra più colpiti dalla pandemia. " La a compagnia è ferma fino al 31 luglio "- ha sottolineato Maltese -" Facciamo un appello affinché ci faccia ripartire " - perchè far ripartire le navi da crociera "significa fare ripartire tutta la filiera" a monte e a valle tutti quei comparti che in questo momento stanno soffrendo. " Un settore che in Europa vale 50 miliardi e del quale l' Italia rappresenta il 25%" - specifica il CFO. Il Governo deve ancora firmare il documento di sblocco, dopo che le misure anti contagio sono state prolungate al 31 luglio . Nelle prossime ore dovrebbe arrivare la firma dei ministri delle Infrastrutture e Trasporti e della Salute, per il via libera alle crociere. C onsiderando poi che sarà necessario almeno un mese per riattivarne operatività, probabilmente per le ultime due settimane di agosto si potrebbe parlare di ripartenza. Nel frattempo Costa Crociere sta intensamente lavorando sul piano della sicurezza e delle certificazioni, predisponendo un protocollo di sicurezza sulla base delle indicazioni europee, e altre certificazioni come la Biosafety certification. Reciprocità, porti europei e nazionalità In tema di ripartenza nei porti europei , il CFO del gruppo Costa fa sapere: "Stiamo lavorando attivamente con i Consolati italiani e le autorità di Germania, Francia, Spagna e Grecia per avere aperti i vari porti a condizioni di reciprocità . Perchè esiste una norma di reciprocità, lavoriamo con le nazionalità, come l' Italia, che in Europa hanno consentito una condizione epidemiologica sempre in discesa e controllata ". In merito ai costi sostenuti, Maltese specifica che questi sono superiori a quelli del settore aereo, addirittura 10 volte superiori : "Se si pensa che una nave costa come 10 aerei" - inoltre - "le attività che si svolgono a bordo della nave sono labour intensive "- ovvero necessitano di molti addetti anche quando, come attualmente, la nave è ferma in porto, ma affinché rimanga in buone condizioni è necessaria "la presenza a bordo di circa 200 addetti". Sulla trattativa europea in merito al Recovery Fund, conclusa nella giornata di oggi e che ha visto l' assegnazione all' Italia di 209 miliardi di euro, Maltese nell' avanzare le istanze del settore dice "Ho sentito l a ministra De Michelis, la svolta green è indispensabile e va anticipata "- Sul tema green "noi siamo molto attivi, siamo stati i primi a costruire navi a Lng che abbattano in maniera molto sensibile le emissioni"- " Vogliamo andare oltre stiamo investend nel Biofuel" Rivedere le crociere anche sul piano della eco-accessibilità, questo uno dei temi emersi per l' industria crocieristica del post Covid e sul quale Beniamino Maltese conclude il suo intervento: "Ci candidiamo in una partnership con il privato per ripensare l' intero sistema crocieristico e portuale italiano per evitare l' over congestion, perchè vogliamo avere delle piattaforme che distribuiscano su tutto il territorio in cui arriviamo" - "senza dare l' impressione di scaricare volumi che possano entrare in conflitto con le esigenze dei residenti". Lucia Nappi.



## **Crociere: Sindacati, è necessario farle ripartire in tempi strettissimi o settore non si riprenderà**

(FERPRESS) - Roma, 21 LUG - Senza una ripartenza in tempi strettissimi il settore delle crociere rischia di non riprendersi più. La nostra attenzione per la salvaguardia della salute dei passeggeri e del personale di bordo è altissima, ma riteniamo che gli specifici protocolli di sicurezza predisposti dal comitato tecnico-scientifico e applicati dalle compagnie abbiano tutte le condizioni per riprendere le attività senza sacrificare il presupposto fondamentale della salute di tutti a bordo". Così le segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, che spiegano: "Le compagnie di navigazione e i lavoratori hanno bisogno urgente di certezze, che richiedono il prima possibile l' autorizzazione a riprendere le crociere, la cui decisione è stata rimandata dall' ultimo DCPM al 31 luglio. "Ripresa - proseguono Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti - che deve garantire ai passeggeri e al personale di bordo la protezione dal rischio di contagio con l' applicazione scrupolosa dei protocolli di sicurezza, sbloccando il settore, considerando anche che tutte le altre attività turistiche e di trasporto sono ripartite. "Giova ricordare - aggiungono infine - che il settore crociere non è solo una voce fondamentale del turismo, che già di per sé basterebbe per darvi la dovuta attenzione, ma da esso dipende anche una parte rilevante di economia portuale e cantieristica, che non può assolutamente andare perduta per ingiustificati rinvii".



# Informare

## Focus

### MSC Crociere chiede di ricominciare l'attività crocieristica in Italia

Massa: siamo pronti per ripartire in sicurezza e ad armare due navi MSC Crociere ha annunciato che è pronta a far ripartire le crociere in Italia, che da marzo sono state sospese a causa dell'emergenza coronavirus. «MSC Crociere - ha reso noto Leonardo Massa managing director Italia della compagnia - è pronta a ripartire, attendiamo solo l'autorizzazione del governo che auspichiamo possa arrivare a breve. Noi abbiamo lavorato molto in questi mesi allo sviluppo di un protocollo per garantire la salute dei crocieristi e degli equipaggi, un protocollo già approvato dal Comitato Tecnico Scientifico che recepisce le normative europee degli UE Healthy Gateways ma che assieme al nostro team di esperti internazionali abbiamo arricchito e potenziato. Siamo dunque pronti per ripartire in sicurezza e ad armare due navi, un'operazione complessa, che comporta richiamare migliaia di persone e, voglio sottolinearlo, questa estate sulle nostre navi lavoreranno oltre 1.000 marittimi italiani. Massa ha ricordato che «l'arrivo delle navi nei porti italiani, e dei turisti attiva un volume importante per l'economia di fornitura correlata che va dal lavoro portuale agli approvvigionamenti di cibi e altre materie prime dal territorio fino ad arrivare a tutto l'indotto legato al turismo. La crocieristica - ha sottolineato - è un settore pesa per il circa il 3% del Pil nazionale, muove un fatturato di 45 miliardi di euro e occupa oltre 120mila addetti. Siamo uno dei comparti che maggiormente contribuiscono alla creazione di valore e di lavoro in Italia. Siamo pronti - ha concluso Massa - a continuare a dare il nostro contributo in maniera concreta, sicura e sostenibile».



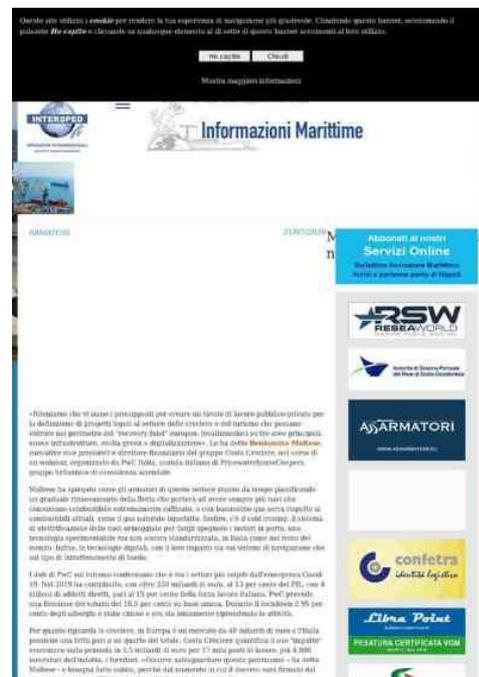
# Informazioni Marittime

## Focus

### Maltese (Costa): includiamo le crociere nel recovery fund

Per il direttore finanziario di Costa Crociere il settore può godere degli aiuti che l'Unione europea sta pianificando. Secondo PwC il fatturato turistico in Italia quest'anno crollerà del 18,5 per cento

«Riteniamo che vi siano i presupposti per creare un tavolo di lavoro pubblico-privato per la definizione di progetti legati al settore delle crociere e del turismo che possano entrare nel perimetro del "recovery fund" europeo, focalizzandoci su tre aree principali: nuove infrastrutture, svolta green e digitalizzazione». Lo ha detto Beniamino Maltese, executive vice president e direttore finanziario del gruppo Costa Crociere, nel corso di un webinar, organizzato da PwC Italia, costola italiana di PricewaterhouseCoopers, gruppo britannico di consulenza aziendale. Maltese ha spiegato come gli armatori di questo settore stanno da tempo pianificando un graduale rinnovamento della flotta che porterà ad avere sempre più navi che consumano combustibile estremamente raffinato, o con bassissimo gas serra rispetto ai combustibili attuali, come il gas naturale liquefatto. Inoltre, c'è il cold ironing, il sistema di elettrificazione delle navi ormeggiate per fargli spegnere i motori in porto, una tecnologia sperimentabile ma non ancora standardizzata, in Italia come nel resto del mondo. Infine, le tecnologie digitali, con il loro impatto sia sui sistemi di navigazione che sul tipo di intrattenimento di bordo. I dati di PwC sul turismo confermano che è tra i settori più colpiti dall'emergenza Covid-19. Nel 2019 ha contribuito, con oltre 230 miliardi di euro, al 13 per cento del PIL, con 4 milioni di addetti diretti, pari al 15 per cento della forza lavoro italiana. PwC prevede una flessione dei volumi del 18,5 per cento su base annua. Durante il lockdown il 95 per cento degli alberghi è stato chiuso e ora sta lentamente riprendendo le attività. Per quanto riguarda le crociere, in Europa è un mercato da 48 miliardi di euro e l'Italia possiede una fetta pari a un quarto del totale. Costa Crociere quantifica il suo "impatto" economico sulla penisola in 3,5 miliardi di euro per 17 mila posti di lavoro, più 4,800 lavoratori dell'indotto, i fornitori. «Occorre salvaguardare questo patrimonio - ha detto Maltese - e bisogna farlo subito, perché dal momento in cui il decreto sarà firmato dal governo ci vorranno 30 giorni prima che le navi siano operative».



## Ripartenza delle crociere, dichiarazione di Leonardo Massa

In merito al dibattito degli ultimi giorni sulla ripartenza delle crociere in Italia, Leonardo Massa Managing director Italia di Msc Crociere ha dichiarato: "MSC Crociere è pronta a ripartire, attendiamo solo l'autorizzazione del governo che auspichiamo possa arrivare a breve. Noi abbiamo lavorato molto in questi mesi allo sviluppo di un protocollo per garantire la salute dei crocieristi e degli equipaggi, un protocollo già approvato dal Comitato Tecnico Scientifico che recepisce le normative Europee degli Ue Healthy Gateways ma che assieme al nostro team di esperti internazionali abbiamo arricchito e potenziato. Siamo dunque pronti per ripartire in sicurezza e ad armare due navi, un'operazione complessa, che comporta richiamare migliaia di persone e, voglio sottolinearlo, questa estate sulle nostre navi lavoreranno oltre 1000 marittimi italiani. L'arrivo delle navi nei porti italiani, e dei turisti, attiva un volano importante per l'economia di fornitura correlata che va dal lavoro portuale agli approvvigionamenti di cibi e altre materie prime dal territorio fino ad arrivare a tutto l'indotto legato al turismo. La crocieristica è un settore che pesa per il circa il 3% del Pil nazionale, muove un fatturato di 45 miliardi di euro e occupa oltre 120mila addetti. Siamo uno dei comparti che maggiormente contribuiscono alla creazione di valore e di lavoro in Italia, siamo pronti a continuare a dare il nostro contributo in maniera concreta, sicura e sostenibile".



The screenshot shows the Sea Reporter website interface. At the top, the logo 'Seareporter.it' is displayed with the tagline 'Giornale ON-LINE per la libera comunicazione'. Below the logo is a navigation menu with links for Home, Porti, Industria & Tecnologia, Shipping, Unione Europea, Ambiente, and News. The main headline of the article is 'Ripartenza delle crociere, dichiarazione di Leonardo Massa', published on July 21, 2020, at 21:34. A photograph of Leonardo Massa, Managing Director of MSC Crociere, is featured. The article text is partially visible, matching the main text on the left. At the bottom of the screenshot, the website name 'Seareporter.it' is repeated.

# Shipping Italy

## Focus

### Msc e Costa in pressing insieme sul Governo: "Fateci ripartire"

Le compagnie crocieristiche sono praticamente pronte a far nuovamente salpare le prime navi nel post-Covid ma, come riportato alcuni giorni fa da SHIPPING ITALY, finché il Ministero della Salute non darà il suo benestare il mercato deve rimanere fermo. Nelle ultime ore è partita un'operazione di pressing congiunta sia da parte di Costa Crociere che di Msc Crociere, i due principali player sulle rotte domestiche. 'Msc Crociere è pronta a ripartire, attendiamo solo l'autorizzazione del governo che auspichiamo possa arrivare a breve. Noi abbiamo lavorato molto in questi mesi allo sviluppo di un protocollo per garantire la salute dei crocieristi e degli equipaggi, un protocollo già approvato dal Comitato Tecnico Scientifico che recepisce le normative Europee degli Ue Healthy Gateways ma che assieme al nostro team di esperti internazionali abbiamo arricchito e potenziato" ha detto Leonardo Massa, vertice di Msc Crociere per l'Italia. "Siamo dunque pronti per ripartire in sicurezza e a armare due navi, un'operazione complessa, che comporta richiamare migliaia di persone e, voglio sottolinearlo, questa estate sulle nostre navi lavoreranno oltre 1.000 marittimi italiani". L'arrivo delle navi nei porti italiani, e dei turisti, attiverebbe un indotto importante per l'economia di fornitura correlata che va dal lavoro portuale, agli approvvigionamenti di cibi e altre materie prime dal territorio, fino ad arrivare a tutto l'indotto legato al turismo. Praticamente in contemporanea sono state pronunciate parole simili anche da parte di Beniamino Maltese, direttore finanziario e vicepresidente di Costa, che ha lanciato un appello al Governo italiano per far ripartire al più presto le crociere. "Fateci ripartire. La crocieristica è un tassello fondamentale dell'economia del turismo. Il settore crociere in Europa vale circa 48 miliardi di euro e l'Italia, grazie alla cantieristica, alle sue bellezze e alla spiccata vocazione turistica, è il Paese leader che detiene oltre un quarto di questo patrimonio. Solo il Gruppo Costa Crociere in Italia genera un impatto di 3,5 miliardi di euro e circa 17mila posti di lavoro, con quasi 4.800 fornitori coinvolti. Far ripartire una nave significa riportare a bordo tutta la filiera che oggi è un ecosistema importantissimo in Italia. Occorre salvaguardare questo patrimonio e bisogna farlo subito, perché dal momento in cui il decreto sarà firmato dal Governo ci vorranno 30 giorni prima che le navi siano operative". Il rischio è che una via libera tardiva da parte dell'esecutivo e delle amministrazioni competenti possa vanificare completamente le offerte commerciali studiate per la stagione estiva.



Shipping Italy website header: SHIPPING ITALY.IT, PSA Genova Port, Il quotidiano on-line del trasporto marittimo. Navigation menu: NAVI, PORTI, SPEDIZIONI, CANTIERI, INTERVISTE, POLITICHE ASSOCIAZIONI, HOME. Article title: Msc e Costa in pressing insieme sul Governo: "Fateci ripartire". Article image: A cruise ship docked at a port. Article text: Le compagnie crocieristiche sono praticamente pronte a far nuovamente salpare le prime navi nel post-Covid ma, come riportato alcuni giorni fa da SHIPPING ITALY, finché il Ministero della Salute non...