

Accordo MSC-Moby: il plauso di Confcommercio e sindacati

Nettamente positivi i commenti di Palenzona e delle organizzazioni Fit Cisl, Filt Cgil e Ultrasporti, che sottolineano le prospettive dal punto di vista occupazionale

L'accordo tra Aponte e Onorato, che vedrà [l'ingresso del gruppo MSC nel capitale di Moby](#) (come socio di minoranza con il 25%) consentendo a quest'ultimo (che controlla anche Tirrenia CIN) di saldare il debito con Tirrenia in AS e quindi di proseguire con il percorso del concordato preventivo, evitando il rischio fallimento è "un'ottima notizia per il nostro Paese, per lo shipping italiano e per i lavoratori della compagnia" secondo il Vicepresidente di Confcommercio Fabrizio Palenzona.

In questo modo, infatti, "si rafforzano le autostrade del mare, vero e proprio asset della politica della mobilità delle persone e delle merci, in un contesto di sostenibilità imposta dal Green Deal. Inoltre, si garantisce un consolidamento significativo e necessario dell'offerta di stiva a servizio dell'autotrasporto, che oggi più che mai non può prescindere dall'intermodalità, in particolare dal connubio strada-mare".

"Siamo davvero onorati che il gruppo della famiglia Aponte continui a dimostrare una particolare attenzione al nostro Paese, assicurando, come la sua storia dimostra, continuità di impegno



Fabrizio Palenzona



a tutela delle imprese, dei lavoratori e dei clienti" ha aggiunto il Vicepresidente di Confcommercio. "Serietà, correttezza, trasparenza e forte capacità innovativa, assieme ad una peculiare sensibilità umana, sono le cifre che caratterizzano il comandante Gianluigi Aponte e la sua famiglia".

Anche Assarmatori – l'associazione presieduta da Stefano Messina di cui fanno parte sia GNV (gruppo MSC) sia Moby e Tirrenia – pur non rilasciando dichiarazioni, ha espresso grande soddisfazione per questo accordo, che ovviamente non poteva che incontrare anche il favore delle organizzazioni sindacali, evidentemente felici di uno sviluppo che allontana lo spettro del licenziamento per oltre 6.000 lavoratori.

La Ultrasporti ha parlato per bocca del Segretario Generale Claudio Tarlazzi e del Segretario Nazionale Marco Verzari, che hanno dichiarato: "Prendiamo atto della soluzione positiva della vertenza Tirrenia CIN ed esprimiamo grande soddisfazione per la tutela dell'occupazione e del reddito per tutte le lavoratrici e lavoratori marittimi coinvolti e per la salvaguardia della continuità territoriale".

Di analogo tenore il commento della FIT Cisl, che ha dichiarato di "accogliere positivamente la notizia dell'intesa tra i gruppi

MSC e Onorato con un accordo finalizzato ad un aumento di capitale in Moby S.p.a. da parte di MSC".

Per il sindacato "si tratta di un'operazione improntata a saldo del debito con Tirrenia in amministrazione straordinaria per consentire l'immediato risanamento del gruppo Moby. Pertanto l'accordo è positivo perché consente la salvaguardia dei livelli occupazionali e reddituali delle lavoratrici e dei lavoratori, obiettivo per il quale ci siamo impegnati da tempo, nonché permette di garantire la continuità dei servizi verso le isole. A questo punto è indispensabile l'apertura di un confronto sul processo di riorganizzazione e sul nuovo piano industriale del gruppo".

Soddisfatta anche la Filt Cgil, il cui Segretario Nazionale Natale Colombo ha commentato: "Ben venga l'ingresso di MSC a supporto del Gruppo Onorato perché ci consente di guardare con serenità al rilancio di Moby e CIN ed alla salvaguardia dei rispettivi livelli occupazionali".

Dopo tante preoccupazione ed apprensione – ha aggiunto l'esponente sindacale – finalmente registriamo un'evoluzione positiva della vicenda relativa al piano di risanamento di Moby e CIN. Attendiamo di conoscere i dettagli dell'operazione e le conseguenti ricadute positive sul concordato in atto, anche sugli attestamenti del tribunale di Milano. Accogliamo con piacere l'energico supporto di MSC che offre ai circa 6 mila lavoratori del Gruppo Onorato una nuova e solida prospettiva".



MARITIME ACADEMY ITALY

Your trusted partner for maritime training

Learn more >



Gli ostacoli da superare per rendere finalmente l'Italia un Paese marittimo e il ruolo che deve ricoprire Roma in questo percorso

La mancanza di una cabina di regia univoca è il principale problema dibattuto nel Convegno organizzato da Confitarma

di Marco Valentini

Roma - L'importanza strategica che Roma rappresenta, in quanto centro politico e istituzionale, per lo shipping viene troppo spesso trascurata. Si tratta della Capitale di un Paese marittimo, che fatica a riconoscersi come tale e che non ha più, ormai da tempo, un ministero dedicato al settore. Ed è anche una città che, al contrario di quanto si percepisca, vanta numeri importanti di investimenti nel comparto. È questo il tema al centro del convegno, "Shipping 4.0: RoMare", organizzato presso la sede di Confitarma a Roma, durante il quale sono stati affrontati i problemi legati alle varie trasformazioni in corso e alle sfide che dovrà affrontare l'Italia per restare competitiva in quello che è uno dei settori nevralgici della sua economia. A sottolineare come la cosiddetta blue-economy "possa trainare il rilancio del Paese" è stato all'inizio dei lavori il prefetto della Capitale. Matteo Piantedosi ha anche posto l'accento sul fatto che, "Roma e il Lazio hanno il primato a livello nazionale per quanto riguarda il numero di imprese che gravitano intorno al settore. Parliamo di 37.444 aziende, ovvero più del doppio di quelle presenti a Napoli. E la città partenopea nella percezione comune viene associata molto di più al mare rispetto alla Capitale". L'Italia ha una collocazione geografica che



la rende strategica per i traffici marittimi e bisognerebbe lavorare per ottimizzare il più possibile questo vantaggio naturale. Una considerazione sulla quale si è soffermato il vicepresidente della Camera dei Deputati, Fabio Rampelli. L'onorevole di Fratelli d'Italia ha, infatti, parlato di "un sistema portuale che va innovato e modernizzato per evitare che i carichi mercantili vengano attratti in misura sempre maggiore dai porti del Nord Europa". Per consolidare e migliorare la competitività italiana nello shipping, secondo il deputato del Partito Democratico Davide Gariglio, "è necessario avere una politica complessiva di sistema marittimo. A partire da un ministero che sia forte e quindi

in grado di governare i processi senza subire la sovrapposizione di competenze da parte di alcune autorità che spesso mandano veline per giudicare le scelte del legislatore. La crisi pandemica e ora la guerra in Ucraina, ci danno l'occasione per ripensare, non solo come Italia, ma come Europa e mondo occidentale alcune scelte. Il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) ad esempio non è più sostenibile per come era stato pensato. L'Unione europea si deve porre il problema degli aiuti di Stato".

E, a proposito di strategie a breve e medio termine, il presidente di ALIS, Marcello Di Caterina, ha individuato quello che secondo lui è un punto fermo. "Il focus del momento è la sostenibilità economica e bisogna corroborare il Marebonus e Ferrobonus. Con il caro carburante che sta colpendo l'economia, bisogna dare aiuti al trasporto. E quello marittimo e ferroviario costano la metà", ha detto Di Caterina. A tornare sul punto della mancanza di una cabina di regia univoca è stato Giuseppe Mele, dirigente dell'Area Politiche per la Coesione Territoriale e le Infrastrutture di Confindustria. "Prima di porci la domanda se da Roma si governa il mare, ce ne siamo posti un'altra: tutte le complessità, come vengono governate da Roma? Dobbiamo notare che c'è un'eccessiva frammentazione e l'incapacità di avere un quadro complessivo che sviluppi una politica di coordinamento". Un certo coordinamento tra il mondo del mare e gli investimenti che il ministero dell'E- > 7



> 6

conomia e delle Finanze destina al settore, però sembra esserci.

È, almeno, di questa opinione l'Advisory di Cassa Depositi e Prestiti, Maria Elena Perretti. "Il rapporto tra Cassa e il mare è un rapporto consolidato. C'è un approccio di visione e coordinamento consolidato, che consente di vedere la filiera nel suo insieme. Come investitore di lungo periodo ci interessa accompagnare le trasformazioni del Paese e i progetti sul cold ironing (processo per ridurre le emissioni delle navi) ne è un esempio, tra gli altri" secondo Perretti.

Federica Barbaro, Presidente del Gruppo Tecnico Trasporti e logistica internazionali di Confitarma, ha brevemente illustrato la sua esperienza di armatore operante nel mercato dei trasporti russo, evidenziando come in questo particolare difficile momento per tutto il mondo a causa della guerra, fermo restando l'assoluta priorità della sicurezza degli equipaggi, si rende necessario un allineamento



Scorza, Di Caterina e Marcucci

partner fondamentali e programmare gli interventi fondamentali che devono essere realizzati anche individuando nuovi traffici con le inevitabili ricadute sui consumi.

Francesca Aielli, della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le

tivi alla continuità territoriale del Paese.

A fare un po' il punto su quello che è l'impatto sullo shipping della situazione attuale che stiamo vivendo è stato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina: "L'impatto sullo shipping lo dividerei in due categorie: la prima è quella che riguarda il traffico internazionale ed è difficile fare analisi. Credo che il mercato delle materie prime, dei prodotti finiti e dei semilavorati continuerà ad essere sostenuto. Bisognerà trovare nuovi accordi commerciali con Paesi produttori non solo relativamente al tema dell'energia, ma anche materie prime alimentari. Ci sono forti indicatori da parte dell'industria di calo delle scorte di granaglie e mais. Le rate per il trasporto sono raddoppiate negli ultimi quindici giorni e dovremo affrontare quella che sarà la fame di consumi in Africa. Non sarà sfuggito, infatti, che oltre un terzo del totale delle granaglie in Africa arrivano dalla Russia e dall'Ucraina. Quindi c'è una necessità impellente di dare un aiuto sistemico perché le tratte marittime godranno di maggiore domanda. Per quanto riguarda la marittimità in Italia e i ristori, invece, vediamo cosa è successo nel cabotaggio, lungo raggio, autostrade del mare e isole minori rispetto a quello successo in Inghilterra. La marittimità italiana è globale, con attenzione al territorio. In Inghilterra c'è stata crisi, mancati ristori e con un annuncio su Facebook sono stati lasciati a casa in mille marittimi. Noi quindi, coi nostri difetti, dobbiamo essere orgogliosi".

A riassumere nel suo intervento quelle che sono state le maggiori criticità evidenziate dai relatori, è stato infine il presidente di Confitarma, Mario Mattioli. "L'importanza che traspare da tutti gli interventi, è l'importanza dell'economia del mare. Questo credo che sia il momento in cui davvero ne sta prendendo coscienza il nostro Paese. Ultimamente abbiamo assistito al fatto che tutti vogliono fare tutto. Dobbiamo però renderci conto che > 8



Gariglio, Sisto, Mattioli e Messina

dei livelli MARSEC nel contesto UE per evitare ulteriori impatti negativi sulla competitività delle imprese di navigazione italiane.

Fulvio Di Blasio, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale a nome di Assoport, si è soffermato sul ruolo della politica nazionale in generale, e in particolare del MIMS, nei confronti del sistema portuale italiano. "Il problema è riuscire a fare scelte strategiche multilayer (innovazione, investimenti, sostenibilità ecc) gestito con un forte coordinamento centrale che lasci l'autonomia dei porti che anche in questi anni difficili hanno svolto un ruolo fondamentale per la logistica e l'intermodalità. Per il PNRR, Assoport è in stretto contatto con il Ministro per la miglior gestione e programmazione delle risorse destinate ai porti secondo le regole della finanza pubblica, perché siano efficaci. La politica energetica poi deve prendere in considerazione i porti come

infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha garantito l'attenzione del MIMS al comparto marittimo anche in questo momento di criticità determinato sia dalla pandemia, sia dalla guerra in Ucraina sia da nuovi recenti assetti rela-



Mattioli, d'Amico e Messina

> 9

stria navalmecanica. “Ragionando dal punto di vista dell’armatore, lui fa bene perché deve far quadrare i conti. Il risultato? In Europa abbiamo perso la capacità di fare intere tipologie di navi. E comprare le navi in Cina è come comprare il gas dalla Russia: un domani potrebbe ritorcersi contro. C’è bisogno di una politica industria completamente nuova, basata su logiche diverse”. Anche per Assonave, dunque occorre cambiare passo, magari con l’arrivo di un Ministero del Mare, che faccia politica di sistema.

“Finché le regole del mercato sono queste, la cantieristica farà sempre più fatica in Europa. Fatica soprattutto in Germania, più che in Italia. Attenzione, infine, ai traghetti, dato che nel giro di pochi anni saranno acquistati in Cina perché più convenienti” conclude amaramente Piantini.

Cesare d’Amico, Presidente del Gruppo di lavoro Cyber Maritime Security di Confitarma, ha ricordato che nel 2005, con la lotta alla pirateria marittima si è ulteriormente rafforzata ed ha avuto un gran successo la sinergia istituzioni e industria marittima italiana.



d’Amico, Bonanni e Amenta

“L’auspicio è che lo stesso possa avvenire anche nella lotta alla minaccia cyber che si fa sempre più pericolosa anche nel settore marittimo. A tal fine il tavolo tecnico che da tempo si è costituito tra Stato Maggiore Marina-Confitarma che vede il coinvolgimento di CINCNAV e del Comando Generale del Corpo delle

Capitanerie di Porto potrebbe essere la giusta sede per questa ulteriore importante sfida da affrontare insieme”.

Tirando le somme sull’evento il Direttore Generale di Confitarma Luca Sisto, ha sottolineato come manifestazioni di questo tipo siano di fondamentale importanza per far conoscere all’opinione pubblica ed anche alle istituzioni l’importanza del mondo del mare e soprattutto di avere una capitale del nostro Paese che esprima una molteplicità di protagonisti a livello istituzionale imprenditoriale e associativo di grande livello che con tutte le loro peculiarità e caratteristiche danno tanto per il benessere del Paese ma hanno anche bisogno di specifiche competenze e di una governance dedicata che comprenda e valorizzi tutte le potenzialità di un mondo “tanto silenzioso quanto straordinario: il mondo del mare”.

ASSOCIAZIONI

21/03/2022

Messina: “All’Italia servono nuovi partner commerciali per sostituire Russia e Ucraina”

Il Presidente di Assarmatori ha rappresentato al Ministero degli Esteri l’impatto dell’attuale crisi sui traffici marittimi e ha ribadito il rischio di un ulteriore rincaro di molte materie prime

L’Italia deve trovare rapidamente nuovi partner commerciali per sostituire i flussi di merci che arrivavano dalla Russia e dall’Ucraina e che si sono fermati a causa del conflitto.

Lo ha sottolineato il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina, nell’ambito del tavolo settoriale per la valutazione degli effetti sulle imprese del conflitto russo-ucraino, che si è riunito presso il Ministero degli Esteri, presieduto dal Sottosegretario Manlio Di Stefano.

L’armatore genovese – manifestando al Governo la disponibilità della categoria a fornire collaborazione e informazioni – ha ricordato che Mar Nero e Mar d’Azov sono ormai ‘off limits’ per le unità mercantili italiane, la quali devono anche tenersi lontane dai porti russi del Baltico, come San Pietroburgo e Murmansk, per evitare il rischio di ritorsione contro le sanzioni imposte da Roma e per i sequestri, avvenuti nei giorni scorsi in Italia, di grandi imbarcazioni russe, in particolare maxi-yacht. A ciò si aggiunge il blocco delle esportazioni verso l’Italia di materie

prime essenziali dalla Russia e dall’Ucraina come acciaio, semilavorati siderurgici, carbone, argilla, ma anche cereali.

Una situazione i cui effetti combinati hanno avuto come conseguenza un calo di oltre il 20/25% dei trasporti marittimi nel bacino mediterraneo per alcune compagnie di navigazione.

Per questo, secondo il Presidente di Assarmatori, è necessario per l’Italia negoziare in tempi brevi nuovi accordi commerciali ad esempio con gli Stati Uniti e importanti Paesi produttori del Sud America, fra cui il Brasile, nonché con l’India, per attivare nuovi flussi di approvvigionamento dell’economia italiana visto che i collegamenti in tal senso con Russia e Ucraina risultano interdetti.

Nuovi accordi commerciali eviteranno – ha sottolineato Messina – un effetto domino sui prezzi ancor più marcato di quello odierno per carburanti ed energia anche nel campo delle altre materie prime (il grano tenero, per esempio, ha già superato, per la prima volta nel nostro Paese, i 40 euro al quintale).



Stefano Messina

E sulla base di questi accordi – ha concluso il numero uno di Assarmatori – occorre prevedere al più presto una ottimizzazione della rete dei collegamenti marittimi che già oggi consentono all’Italia il rifornimento di tutte le materie prime indispensabili per il Paese.

Confitarma e Assarmatori chiedono ristori per 50 milioni di euro contro il caro-gasolio

Le due associazioni armatoriali hanno lavorato insieme ad un emendamento che dovrebbe essere inserito nel percorso di conversione in legge del 'Decreto Bollette'

Il caro-gasolio continua a preoccupare non soltanto gli auto-transportatori, ma [anche gli armatori italiani](#), tanto da spingere le due associazioni di categoria nazionali (spesso, se non rivali, quantomeno alternative una all'altra) a muoversi congiuntamente e a collaborare per tentare di arginare gli effetti di questa situazione.

Confitarma e Assarmatori hanno infatti "elaborato una proposta da inserire nell'iter di conversione del Decreto c.d. Caro Bollette (DL n. 17/2022) per una copertura di 50 milioni di euro" per dare ristoro alla flotta nazionale colpita dal caro-gasolio.

Lo ha rivelato il Direttore Generale di Confitarma, Luca Sisto, intervenendo al tavolo con le associazioni organizzato presso il Ministero degli Esteri per fare il punto sull'impatto della crisi ucraina rispetto al tessuto economico nazionale.

Sisto ha poi parlato di diversificazione delle fonti di energia, ri-



Luca Sisto

flotta italiana in quanto siamo di fronte ad un disallineamento del livello di sicurezza tra le flotte dei diversi Paesi UE che incide sulla competitività delle imprese di navigazione italiane. Per questo è necessario un allineamento dei livelli MARSEC nel contesto UE".



badendo la necessità di intervenire su ciò che è per sua natura flessibile: il trasporto marittimo. "La nave – ha spiegato Sisto – è un'infrastruttura mobile per eccellenza, che consente di diversificare rapidamente i mercati di riferimento. In particolare, guardando al settore del gas, la maggior parte del quale arriva tramite gasdotti, il ruolo del trasporto marittimo potrebbe contribuire a ridurre la dipendenza da pochi fornitori".

Per questo, Confitarma da tempo sostiene la necessità di riconsiderare la politica del nostro Paese in materia di rigassificazione (oggi sono solo 3 quelli attivi in Italia) e di sostenere lo sviluppo della flotta di gasiere e, per poter fronteggiare le sfide e le esigenze del settore, Confitarma chiede che venga istituito al più presto un tavolo istituzionale dedicato alla politica energetica dei prossimi decenni, che ricomprenda anche i trasporti marittimi.

Il Direttore di Confitarma ha inoltre ricordato che l'Italia ha responsabilmente innalzato il livello di sicurezza delle navi al massimo previsto (MARSEC 3) nel Mar d'Azov e nelle ZEE russe e ucraine nel Mar Nero. "Fermo restando l'assoluta priorità della sicurezza dei nostri equipaggi – ha affermato Sisto – occorre tener conto che ciò comporta alcune criticità per la



MOVIMENTAZIONI INDUSTRIALI

SOLLEVAMENTI INDUSTRIALI

TRASPORTI ECCEZIONALI



Via dello Stagnino, 6/8
48125 Roncalceci (RA)
Tel. +39 0544 569611
Fax. +39 0544 569696



Via dell'Elettricità, 39
30175 Marghera (VE)
Tel. +39 041 931703 / +39 041 926956
Fax +39 041 931634

Email: info@ctstrasporti.it



www.ctstrasporti.it

Quel treno per Roma...

Pietro Roth è partito dalla Stazione di Genova Brignole con destinazione finale il 'Cupolone', salutando Ship2Shore ed abbracciando Assarmatori



Nella vita capita di prendere alcuni treni, anche quando non sai come sei finito in stazione, e proprio sul quel binario, ma il treno passa e tu che fai, vuoi non saltarci sopra?

E così ecco che inizia proprio da un treno, dal binario 9 della stazione Brignole, la mia nuova avventura, professionale e anche un po' di vita.

Da oggi inizio formalmente a lavorare per Assarmatori: si tratta di una sfida affascinante, che mi ha intrigato sin da subito, e nella quale chiaramente metterò tutto me stesso, senza dimenticare quel tratto sbarazzino che mi consente di non prendermi troppo sul serio. Devo ringraziare per la fiducia chi mi ha voluto in quel posto, e anche le persone (e siete tante, e so chi siete) che gli hanno confermato che sarebbe stata una scelta azzeccata: in ogni momento, cercherò di dare conferme alle tante attestazioni di stima che mi sono piovute addosso in questi giorni.

Per ogni porta che si apre, tuttavia, ce ne sono altre che si devono giocoforza chiudere, anche se con malinconia e rammarico.

Nei giorni scorsi infatti è finita la mia esperienza a Ship2Shore, durata poco più di due anni, coincisa esattamente con la pandemia. Insieme ad Angelo Scorza, che non smetterò mai di ringraziare per il capo che è stato e per tutto quello che in questo pur breve lasso di tempo mi ha insegnato, e a tutti i colleghi, ho riscoperto il giornalismo fatto con calma e scrupolo, con la verifica certosina delle fonti, il rispetto non solo del lettore (che quella è conditio sine qua non) ma anche di chi è oggetto stesso della notizia, siano esse persone o imprese poco cambia, perché dietro

le imprese ci sono persone con i loro traguardi, i loro sogni e i loro errori. Come tutti noi.

E, sempre nei giorni scorsi, si è chiusa anche la mia attività con il gruppo consiliare del presidente Giovanni Toti. Per chi, come me, si nutre di pane e politica, aver avuto la possibilità di viverla ogni giorno da dentro, nelle sue mille sfaccettature, e di confrontarsi con una campagna elettorale, è stato un privilegio unico e un bagaglio di esperienza notevole.

Grazie a chi ha permesso questo, quindi grazie a Jessica Nicolini, a Francesca Licata e Elisa Mangini, e grazie a Francesco Nittolo, con il quale ci siamo completati a vicenda: dove non arrivavo io, arrivava sempre lui, e credo viceversa.

Ora parte il treno delle 6 per Roma, e io ci salto sopra. A Roma mi legano tanti ricordi, due in particolare: mi ha fatto vivere una delle giornate più belle della mia vita, in un giugno caldissimo di ormai nove anni fa, mentre cinque anni fa, quando tutto mi sembrava perduto, mi ha accolto e ridato un centro di gravità alla mia vita. E allora, adesso: Roma nun fa' la stupida...

Pietro Roth

Non è mai bello quando un collega lascia la redazione che hai creato con tanta passione, quali che siano i motivi della sua dipartita.

Ma nel caso specifico, devo ammettere che - dopo lo choc iniziale di vedere interrompere un rapporto di collaborazione professionale che stava andando a gonfie vele, per restare in tema - preso atto che nessun 'rilancio' (neanche economico) avrebbe avuto un senso visto che la nuova proposta di lavoro non veniva da un concorrente, sono stato io stesso - seppure a malincuore e con un pizzico di malinconia - ad accompagnare (virtualmente) Pietro Roth sul marciapiede della stazione genovese, lieto per la nuova sfida che ha voluto affrontare e che lo vedrà certamente all'altezza dei suoi nuovi compiti, curiosamente dall'altra parte della nostra barricata professionale.

Una sorta di mia benedizione - da lui certamente non richiesta - arrogandomi il diritto di essere diventato in questo biennio cavalcato insieme al galoppo una sorta di padre putativo più che un fratello maggiore - 22 anni ci stanno tutti fra di noi - dopo avere metabolizzato la sua scelta verso i lidi della gloria che 'Roma Capoccia', capace di ammaliarti e lusingarti...(Pietro, be careful!), di sicuro potrà offrirti e che certamente egli si merita di assaporare nella sua condizione di età, vita e con le legittime ambizioni di "conoscere (ancora meglio) il mondo" fuori Genova.

Dunque a distanza di 24 mesi dal febbraio 2020 posso stilare un bilancio sicuro sulla nostra avventura insieme.

È stata una fortunata e felice intuizione di cui mi faccio anche un vanto; la materia prima era ottima, si trattava solo di 'sgrezzarla' lievemente, e usare il cesello è stato molto più facile del previsto. Giorno per giorno Pietro Roth è cresciuto - non ho la presunzione di dire a mia immagine e somiglianza - ma comunque sempre più sintonizzato, ingranando marcia dopo marcia, sino a diventare un autentico trascinatore (tecnico e morale) della Redazione (altri reparti non giornalistici compresi) e un > 58