



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 10 luglio 2020**



Rassegna stampa



Prime Pagine

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

Primo Piano

09/07/2020	Ship Mag	24
De Micheli, saluto speciale a D' Agostino, Signorini e Musolino / Il video		
09/07/2020	Shipping Italy	25
De Micheli: "Porti ancora troppo sottovalutati nella comunicazione pubblica" (VIDEO)		
09/07/2020	Shipping Italy	26
Gli armatori non si arrendono all' emendamento anti-autoproduzione		

Trieste

09/07/2020	Ansa		27
Porti: Capit.Trieste, 'deficienze' a bordo, sequestrata nave			
09/07/2020	Il Nautilus		28
Prevenire incidenti in container di merci pericolose			
09/07/2020	Il Dispaccio		30
Ecco il progetto ISTEN (Integrated and Sustainable Transport in Efficient Network)			

Venezia

10/07/2020	Corriere del Veneto	Pagina 9	A. Zo.	31
Conte e tre ministri per il Mose «Soluzioni nuove per la sabbia»				
10/07/2020	Corriere della Sera	Pagina 23	Alberto Zorzi	32
Su la diga del Mose Venezia senza mare				
10/07/2020	Il Gazzettino	Pagina 36	RAFFAELLA VITTADELLO	33
Il premier ai sollevamenti del Mose				
10/07/2020	Il Messaggero	Pagina 16		34
Mose al via test generale alla presenza del governo				
10/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 18		35
Per la prima volta si alzano 78 paratoie Mose, test ufficiale a lavori incompleti				
10/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 18		36
Brugnaro: «La città ha bisogno che lo finiscano e che funzioni»				
10/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 18		37
Le inaugurazioni precedenti Una storia lunga quarant' anni				
10/07/2020	La Repubblica	Pagina 21		38
Mose, apertura col fiato sospeso Il rischio fiasco è dietro l' angolo				
10/07/2020	La Stampa	Pagina 7		40
"Entusiasta del Mose. Vent' anni di guai? Chiedete allo Stato"				

Savona, Vado

10/07/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 17		42
Porto Savona -Vado traffici in calo del 40%: 'Marsiglia ci supera»				
10/07/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 38		43
Traghetti per Tangeri piano di Comune e Ata per gestire gli imbarchi				
10/07/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 20		44
Funivie, il Ministero ordina i carotaggi lungo la linea devastata dalle frane				
10/07/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 16-17		45
Arriva la firma domani riapre Scaletto dei disabili				
09/07/2020	Savona News			47
Savona, via libera dall' Autorità Portuale: riapre lo Scaletto senza Scalini				

Genova, Voltri

10/07/2020	Il Secolo XIX	Pagina 13		48
Psa-Sech, strada spianata dall'avvocatura				

09/07/2020	Ship Mag	VITO DE CEGLIA	49
Psa-Sech, via libera alla fusione dall' Avvocatura dello Stato / Il documento			
09/07/2020	Genova24		50
Caos Autostrade, Toti al lavoro per la richiesta danni ad Autostrade e Mit. Bucci alla finestra: "Decideremo come Anci"			
09/07/2020	Informazioni Marittime		51
Confitarma: situazione autostrade liguri insostenibile			
09/07/2020	Ship Mag		52
Caos autostrade, Confitarma: "In Liguria, situazione drammatica. Il ministro intervenga"			
10/07/2020	Il Fatto Quotidiano	Pagina 10	53
Ponte di Genova, l' unica soluzione giusta è la revoca			

La Spezia

10/07/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 15	55
Area retroportuale al posto della centrale, un coro di no anche dallopposizione			
09/07/2020	Ship Mag		56
Spezia, il caso dei marittimi "funamboli". Ancip bacchetta Bucchioni: "Non minimizzi, è un fatto grave"			
09/07/2020	Shipping Italy		57
Le compagnie portuali replicano alle parole di Bucchioni contro l' on. Gariglio			

Livorno

10/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 45	59
Authority Piano attuativo Parere favorevole sui prodotti forestali			
09/07/2020	Informare		60
Quest' anno il fermo delle crociere determinerà minori introiti tra 54 e 65 milioni per il porto di Livorno			
09/07/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	61
Livorno adotta Piano dei prodotti forestali			
09/07/2020	Shipping Italy		62
Dal comitato di gestione di Livorno via libera a riorganizzazione delle banchine dragaggi e Gnl			
09/07/2020	Port News		63
Stazione mobile di GNL a Livorno			

Piombino, Isola d' Elba

10/07/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 19	64
Viabilità: altro giro, altra protesta No degli esercenti del porto			
10/07/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 21	66
L' edificio ex Locamare è passato al Comune			
10/07/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 48	67
L' ex Locamare passa dall' Authority al Comune			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

10/07/2020	Corriere Adriatico	Pagina 10	68
Il Covid presenta il conto al porto Le merci tengono, i passeggeri no			
10/07/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 36	69
Merci e passeggeri in calo: «Ma ci aspettavamo peggio»			

09/07/2020	Ancona Today		70
Il semestre nero del porto: calo contenuto delle merci, crolla il traffico passeggeri			
09/07/2020	FerPress		72
Porto di Ancona: conseguenza emergenza Covid, calo contenuto delle merci, forte diminuzione traffico passeggeri			
09/07/2020	Il Nautilus		74
Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale: Strever e Padovano nel Comitato di gestione			
09/07/2020	Informare		75
Il porto di Ancona fa un primo bilancio del calo del traffico causato dalla crisi sanitaria			
09/07/2020	Informatore Navale		76
PORTO DI ANCONA: CONSEGUENZA EMERGENZA COVID, CALO CONTENUTO DELLE MERCI, FORTE DIMINUZIONE TRAFFICO PASSEGGERI			
09/07/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	78
Contenuto calo delle merci nel porto di Ancona			
09/07/2020	Shipping Italy		80
Il porto di Ancona limita i danni nei primi sei mesi del 2020			
10/07/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 36	81
Focolaio nei Balcani, il porto dorico si blindo			

Napoli

10/07/2020	La Repubblica (ed. Napoli)	Pagina 9	tiziana cozzi	82
Conateco, protesta per i licenziamenti il porto resta bloccato per otto ore				
09/07/2020	Ansa			83
Porto Napoli: blocco al varco Pisacane				
09/07/2020	Gazzetta di Napoli			84
Porto, protesta Cobas blocca varco Pisacane.				
09/07/2020	Identita Insorgenti			85
Sciopero dei lavoratori del porto di Napoli: "Negati diritti fondamentali"				
09/07/2020	lidenaro.it			86
Porto di Napoli, protesta dei lavoratori Conateco				
09/07/2020	Informazioni Marittime			87
Porto di Napoli bloccato a Levante. Agitazione dei Cobas				
10/07/2020	Il Mattino (ed. Napoli)	Pagina 7		88
Bus, metro, stazione e porto la mascherina è un optional				

Brindisi

10/07/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 9	LUCIA PEZZUTO	90
Crociere, saltato anche agosto: gli approdi sono solo autunnali				

Taranto

10/07/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 10	ALESSIO PIGNATELLI	92
Porto, slitta di due giorni l' arrivo delle prime navi di Yilport dalla Turchia				
10/07/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 10	ORONZO MARTUCCI	93
Zes jonica, le criticità da superare per crescere del 40% in 10 anni				

Olbia Golfo Aranci

09/07/2020	Ansa			95
Porti: Olbia, finiti i lavori sul fondale della darsena				

09/07/2020	Il Nautilus	96
09/07/2020	Informatore Navale	97
09/07/2020	Informazioni Marittime	98
09/07/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	99
09/07/2020	Shipping Italy	100

Cagliari

10/07/2020	La Nuova Sardegna Pagina 2	101
09/07/2020	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	102

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

10/07/2020	Gazzetta del Sud Pagina 25	103

Augusta

09/07/2020	Siracusa Oggi <i>GIANNI CATANIA</i>	104

Focus

09/07/2020	Ship Mag	105
09/07/2020	Informare	106
09/07/2020	Ansa	107
09/07/2020	Informazioni Marittime	108
09/07/2020	Shipping Italy	109

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it

Il campionato
L'Inter non vince più
Solo un pari a Verona
di **Alessandro Bocci**
e **Guido De Carolis** a pagina 42



Gli 80 anni del banchiere
Doris: io, l'amico Silvio
e i calli del primo cliente
di **Stefano Lorenzetto**
a pagina 27



Aiuti e leggi

IL PRINCIPIO DI REALTÀ RIFIUTATO

di **Paolo Mieli**

La vicenda del ponte di Genova e del rapporto con la famiglia Benetton ci rivela in fin dei conti soprattutto una cosa: Giuseppe Conte si sta appalessando come uno dei più straordinari illusionisti della nostra storia. Ipnotizzata la sua (peraltro consenziente) maggioranza, annuncia, dice, si contraddice, rinvia, alla fine poi ricomincia riportandoci al punto di partenza. Non esiste ormai più un solo punto su cui qualcuno nella maggioranza si attenga al principio di realtà. Prendiamo il dibattito sugli aiuti europei (di cui, sia chiaro, dipendesse da noi faremmo richiesta all'istante). Quel che sconcerta sono le argomentazioni messe in campo: tali aiuti devono essere donati e, nel caso si configurino come prestiti, va garantito che siano senza «condizionalità». I Paesi che pretenderebbero di ridurre l'ammontare e verificare come quei soldi saranno spesi, vengono descritti come egoisti, avidi e insensibili alla causa europea. Perché insensibili? Per il fatto che — se la Comunità non ci regala quei soldi all'istante o non ce li presta alla maniera che noi pretendiamo — noi non faremo nulla per impedire che vada a monte l'intera costruzione europea. Conta poco che noi quei soldi non sappiamo neanche bene come spenderli. E che probabilmente una parte li butteremo via. L'importante è prenderli. Fino a quando? All'infinito?

continua a pagina 28

Virus Dalla Bosnia al Brasile: l'Italia ferma ingressi e voli. Verifiche sui bengalesi sfuggiti ai controlli

Arrivi vietati da 13 Paesi

Lamorgese lancia l'allarme: «In autunno rischio concreto di tensioni sociali»

Serbia Minaccia del presidente Vucic. Assalto al Parlamento



I violenti scontri di mercoledì tra manifestanti e polizia serba davanti al Palazzo del Parlamento a Belgrado

«Nuovo blocco». E Belgrado si ribella: guerriglia

di **Marta Serafini**

Due notti di vera e propria guerriglia urbana a Belgrado, dopo la minaccia del presidente serbo Aleksandar Vucic

di reintrodurre il lockdown. Assalto al Parlamento e 153 arresti. Il governo è accusato di aver mentito sui numeri del Covid. I positivi sono 17 mila, i morti 632 contro i 244 dichiarati.

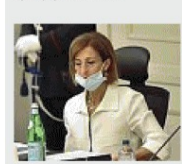
a pagina 8

L'Italia chiude le frontiere a 13 Paesi, considerati zone a più rischio contagio. Stop anche ai voli indiretti. Nell'elenco ci sono anche Brasile e Bangladesh. E proprio sui cittadini provenienti dal Paese asiatico sfuggiti ai controlli sono in corso verifiche. L'allarme per il rischio di tensioni sociali in autunno è stato lanciato dalla ministra dell'Interno Lucia Lamorgese. da pagina 2 a pagina 6

PARLA MIOZZO, CAPO DEL CTS
«Così gestiremo i futuri focolai»di **Fiorenza Sarzanini**

La scelta più dolorosa? «Vietare i funerali». Ma anche dire no alla riapertura delle scuole. Parla Agostino Miozzo, direttore della Protezione civile, che spiega: «Dobbiamo proteggerci rafforzando il sistema di controllo». La gestione dei futuri focolai e il timore per la riapertura delle scuole: «Se non funziona, a picco il Paese».

a pagina 3

PER I RICHIEDENTI ASILO
Migranti, dalla Consulta stop al decreto Sicurezzadi **Giovanni Bianconi**

Era una delle norme-bandiera del primo decreto Sicurezza. La Corte costituzionale ha bocciato il divieto di iscrizione all'anagrafe per chi chiede asilo dichiarando illegittimo. «Scelta politica», commenta Matteo Salvini.

alle pagine 10 e 11 Arachi

IL PUSHER, IL METADONE

I due amici e la morte per una dose da 15 euro

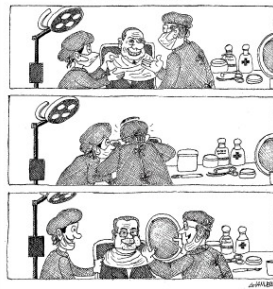
di **Rinaldo Frignani**

Flavio e Gianluca avevano già acquistato dal pusher che ha dato loro la dose mortale. L'uomo ha confessato. I due ragazzi hanno pagato solo 15 euro. Il procuratore di Terni, Liguori: «Sconvolto da come i minori sappiano tutto delle droghe».

a pagina 19

GIANNELLI

ULTIMO LIFTING

L'irritazione del premier Conte con la società e con il Pd
Il governo ad Autostrade: altre 72 ore, poi sarà revoca

SASSOLI (PARLAMENTO EUROPEO)

«L'Italia sia più veloce»

di **Federico Fubini**

Bruxelles ha grande fiducia nell'Italia. «Ma c'è un prima e un dopo Covid, non so se tutti nel Paese se ne sono resi conto» dice David Sassoli, presidente del Parlamento Ue.

a pagina 9

di **Antonella Baccaro**
e **Monica Guerzoni**

Ultimatum del governo ad Autostrade: o arriverà una proposta definitiva entro il weekend o ci sarà la revoca della concessione. Ieri l'incontro al ministero con i vertici di Atlantia. Il premier Giuseppe Conte irritato con il Pd accusato di frenare sulla revoca ad Autostrade.

alle pagine 12 e 13 Marro

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Per chi suona la memoria

Come mai Pd e Cinquestelle non hanno votato a favore di una Giornata della Memoria per le vittime degli errori giudiziari, da celebrarsi ogni 17 giugno in ricordo dell'arresto di Enzo Tortora? Se lo è chiesto giustamente Gaia Tortora, e me lo chiederei anch'io, se non temessi di conoscere già la risposta: l'iniziativa era partita dalla Lega. Solo un pazzo potrebbe pensare che le vittime della giustizia siano tutte di destra (ricordate Valpreda?) e i magistrati che sbagliano tutti di sinistra. Ma a un certo punto la sinistra ha sposato acriticamente i giudici (che fino agli anni Settanta considerava nemici del popolo), forse perché processavano i suoi avversari. E la destra, che per secoli era stata il partito delle manette, si è trasformata altrettanto acriticamente

mente in quello degli avvocati, forse perché difendevano i suoi leader. Così, mentre ogni anno mille cittadini vengono privati ingiustamente della libertà personale, la politica continua a ragionare per tifoserie e astrazioni.

Lo stesso schema, a squadre rovesciate, è andato in scena a Bologna per la concessione della cittadinanza onoraria a Patrick Zaki, lo studente dell'ateneo felsineo fermato in Egitto. Il centrodestra bolognese ha votato contro, e certo non perché abbia le prove che il mite Zaki sia un pericoloso terrorista, ma perché la proposta era uscita dai banchi del Pd. Ci vorrebbe una Giornata della Memoria per le vittime dei pregiudizi della politica, ma temo si fermerebbe l'intero Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. SUSTENIUM



L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*SOSTE: DATI IQVIA MARZO 2020

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

A. MENARINI



La Consulta boccia il dl Sicurezza dove vieta ai migranti di iscriversi all'anagrafe e "rende più difficile l'accesso" alla sanità. Urge mea culpa (non solo da Salvini)



Venerdì 10 luglio 2020 - Anno 12 - n° 189
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

TUTTO ENTRO DOMENICA

Conte, ultimatum ai Benetton: "Via da Aspi o revoca"

DE CAROLIS, DI FOGGIA E MARRA A PAG. 2-3

I CAMICI IN FAMIGLIA

Sospetto dei pm: "Fontana si attivò per suo cognato"



MILOSA A PAG. 15

I GIORNALI IN CRISI

Gli editori battono cassa allo Stato: la scusa è il Covid

BORZI A PAG. 8-9

EFFETTO CORONAVIRUS

Puglia, il virologo Lopalco in lista col dem Emiliano

CAPORALE A PAG. 17

L'INTOCCABILE DEL CONI

Sport, la riforma di Spadafora: bye bye Malagò

VENEMIALE A PAG. 13

ANCORA TU

Ma non dovevamo vederci più?



SPINGITORI DI B.
ORA PRODI VUOLE AL GOVERNO IL CAIMANO CHE COMPRÒ SENATORI PER FARLO CADERE. RENZI, CALENDA E VARI PD PURE. LUI SCRIVE AL "FATTO": "NON HO CONFLITTI D'INTERESSI"

ROSELLI E TECCE
A PAG. 4 E 6

CON I PARERI DI CASELLI, COLOMBO, FLORES D'ARCAIS, MONTANARI, SCANZI E URBINATI A PAG. 5

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Bolsonaro de noantri a pag. 6 • Lerner Prodi su B. sbaglia a pag. 11
- Mercalli Cemento De Micheli a pag. 11 • D'Agostino Perché la revoca a pag. 11
- Scanzi Salvini ha da fare a pag. 21 • Valentini Il mojito al Bottegone a pag. 21

Promemoria/1

» Marco Travaglio

Romano Prodi, alla festa del quotidiano che in tempi ormai remoti fu la palestra dell'antiberlusconismo, in piena sindrome di Stoccolma, assicura che non avrebbe nulla in contrario a un governo con Silvio Berlusconi e tutta Forza Italia, perché "la vecchiaia porta saggezza". Non specifica se la porti a lui o a B. Ma, a parte l'età (che non è sinonimo di amnistia o prescrizione) e la saggezza (che non ci pare caratterizzare né lui né B.), restano alcune faccendose stampate su libri di storia e sentenze definitive che parrebbero vagamente ostative all'ingresso di B. al governo.

1973. Silvio B. soffia Villa San Martino ad Arcore a un'orfana minore, Annamaria Casati Stampa, pagandola una miseria (per giunta in azioni di sue società non quotate: valore zero) grazie ai buoni uffici del protettore della ragazza, l'avvocato Cesare Previti, figlio di uno dei suoi amministratori-prestanomi.

1974-1976. B. ospita nella villa Vittorio Mangano, un mafioso palermitano della famiglia di Porta Nuova con vari precedenti penali, Vittorio Mangano, poi definito da Paolo Borsellino "testa di ponte della mafia al Nord", travestito da "stalliere": ghiel aveva presentato l'amico siciliano Marcello Dell'Utri, poi condannato definitivamente per concorso esterno in associazione mafiosa, durante un incontro a Milano alla presenza di Stefano Bontate, capo di Cosa Nostra, e di altri boss del calibro di Francesco Di Carlo e Mimmo Teresi e del mafioso Gaetano Cinà. Mangano restò nella villa nonostante vi avesse organizzato un sequestro di persona, un paio di attentati dinamitardi contro un'altra residenza berlusconiana e vi fosse stato arrestato ben due volte.

1975-1983. Nelle società finanziarie che controllano la Fininvest (denominate "Holding Italiana" e numerate dalla 1 alla 37) confluiscono 113 miliardi di lire (paria 300 milioni di euro) di provenienza misteriosa, in parte in contanti. Negli stessi anni - secondo il finanziere Filippo Alberto Rapisarda, vari pentiti e il boss Giuseppe Gravano - Cosa Nostra entra in società con la Fininvest per le attività edilizie e televisive.

1978. Silvio B., presentato al maestro venerabile Licio Gelli dal giornalista Roberto Gervaso, si iscrive alla loggia P2 (poi sciolta dal governo Spadolini in quanto illegale ed eversiva) con la tessera numero 1816 e il grado di "apprendista muratore". E inizia a ricevere, per i cantieri di Milano, crediti oltre ogni normalità da Montepaschi e Bnl, controllate entrambe da dirigenti piduisti; oltre a collaborare con commenti di economia e finanza al Corriere della sera, controllato dalla P2.

1980. Una soffiatela avverte di un'imminente visita della Guardia di Finanza in casa Fininvest.
SEGUE A PAGINA 4

Mannelli



DISPERSA LA PROTAGONISTA NAYA

Tivù, quante serie killer: da 'Glee' fino ad 'Arnold'

■ L'attrice Rivera scomparsa in un lago. Già morti anche altri due attori della stessa fiction. Tutte le disgrazie attorno al set

MANNUCCI A PAG. 22

La cattiveria

Salvini: "La Lega ha raccolto i valori della sinistra di Berlinguer". Lui i rubli li chiama così
WWW.SPINOZA.IT





il Giornale



VENERDÌ 10 LUGLIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 163 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2532-4071 E-Guide (ed. notturna)

BUGIE DI GOVERNO

CONTE SI RIMANGIA L'IVA SUL PONTE UNA LETTERA INCHIODA TONINELLI

Il taglio costa troppo, fine del bluff. Liguria, aperta l'inchiesta sulle code. E i Benetton sono pronti a sfilarsi da Autostrade

■ Mentre il governo è alle prese con la questione del nuovo Ponte Morandi di Genova e della concessione ad Aspi, spunta una lettera che inchioda l'ex ministro Toninelli. E Conte è già costretto a rimangiarsi la riduzione dell'Iva.

servizi da pagina 2 a pagina 5

IL GIORNO DELLE TASSE

IL 16 SETTEMBRE

D-DAY PER L'ITALIA

di Alessandro Sallusti

Nell'elenco ieri gli annunci che Conte e il suo governo si sono dovuti rimangiare (dal no Tav al no Mes e no Benetton nelle autostrade) mi sono scordato quello sulla diminuzione dell'Iva, un colpo di teatro che il premier aveva annunciato solo dieci giorni fa. Chiedo scusa della svista, o forse immaginavo che almeno un impegno venisse mantenuto.

Invece niente, ieri Conte anche su questo ha fatto retromarcia e ha candidamente ammesso che non ci sarà alcuna diminuzione della tassa sui consumi.

Ma anche sulle altre imposte non c'è da stare allegri e una data si avvicina ineluttabile. È quella del 16 settembre, giorno in cui alle scadenze fiscali ordinarie, come ad esempio l'anticipo dei versamenti Iva, si aggiungerà - così stabilisce l'ultimo decreto - il pagamento di tutte le tasse sospese a maggio e giugno per via dell'emergenza Coronavirus. Un ingorgo fiscale che per famiglie, imprese e liberi professionisti sarà come il D-Day, il giorno della vita o della morte, come accadde alle truppe alleate che sbarcarono sulle spiagge della Normandia per liberare l'Europa dal nazismo.

Gli ultimi indicatori economici, freschi di ore, non lasciano dubbi: saranno pochi gli italiani in grado di uscire vivi dalla spiaggia del 16 settembre, con l'aggravante che ad aspettarli con la mitragliatrice spianata per sparare loro addosso non ci sarà una divisa nemica, ma il loro comandante in capo (Conte) e i loro generali (il governo). I quali, per complicare la vita ai contribuenti, hanno appena emesso una circolare di 411 pagine - che spiega come fare fronte a questa scadenza per non cadere in errori formali che potrebbero costare al contribuente contestazioni e sanzioni.

Quindi non soltanto le tasse non si abbassano, ma il governo le esige tutte e subito. Chi in questi ultimi mesi non ha lavorato, e quindi non ha avuto entrate, si arrangi: ha due mesi di tempo per trovare i soldi (dove e come non importa) e pagare saldi e acconti. Se nulla di nuovo accade, il 16 settembre «l'avvocato del popolo» - così si è definito Conte al suo apparire sulla scena - diventerà il «becchino del popolo», e i grillini potranno finalmente dire di aver abbattuto la casta.

Sì, la casta dei cittadini italiani.

IN UN LIBRO LA VITA DI MISTER MEDIOLANUM

Gli 80 anni di Ennio Doris, il banchiere della gente

di Fedele Confalonieri

a pagina 19



«TUTTO INTORNO A TE» Ennio Doris è nato a Tombolo (PD)

DOPO L'EMERGENZA AL FIANCO DI EMILIANO

Ecco il primo virologo in lista Lopalco candidato per il Pd

di Tony Damascelli

a pagina 8



IN CAMPO Pierluigi Lopalco ha gestito l'emergenza in Puglia

PD PREOCCUPATO, LA MAGGIORANZA TENTENNA

Il Cavaliere non è più tabù Partono le grandi manovre

di Adalberto Signore

È vero che in questi ultimi anni la politica italiana ha dimostrato una certa fluidità, con confini sempre più variabili e imprevedibili al punto che oggi lo stupore diventa necessariamente un concetto relativo. Abbiamo prima visto Matteo Salvini fare un governo con il M5s e poi, solo un anno dopo, il Pd sostenere un nuovo esecutivo sempre con il Movimento di Luigi Di Maio. Pure avvezzi alle sorprese, però, in pochi si sarebbero aspettati di vedere Romano Prodi tendere una mano al suo ultra ventennale (...)

segue a pagina 6

NEL MIRINO I 5 STELLE

Pugno duro Ue sui soldi del Venezuela

Anna Maria Greco

■ Il Parlamento europeo vota una risoluzione contro il regime di Maduro e chiede chiarezza sui finanziamenti ai partiti.

a pagina 10

INTERROGAZIONE SULLA CONDANNA «PILOTATA»

Berlusconi, Bonafede tace E Renzi chiede l'inchiesta

Luca Fazzo

■ Chiamato a riferire in Senato sulle clamorose rivelazioni del giudice Franco relative alla sentenza «pilotata» del caso Berlusconi, il Guardasigilli Alfonso Bonafede ha fatto il Ponzio Pilato: accertamenti possono essere fatti solo su magistrati in attività, ha spiegato. E ha rinviato ogni eventuale nuova inchiesta al 2021. Critiche le opposizioni e anche Italia Viva, che di fronte al silenzio del grillino ha chiesto a gran voce l'istituzione di una commissione d'inchiesta. Intanto l'ex pm di Trani Savasta è stato condannato a 10 anni di carcere.

a pagina 8

FERMATO UN BENGHESE

L'untore in treno da Rimini a Roma Altri stop ai voli

Patricia Tagliaferri

■ Un benghelese positivo al Coronavirus rintracciato dopo aver viaggiato in treno per 5 giorni. Stop ad altri 13 Paesi.

a pagina 15

LA SEDE DELLA LEGA IN VIA BOTTEGHE OSCURE E L'«EREDITÀ» DEL PCI

Salvini e Berlinguer compagni per caso

di Paolo Guzzanti

Il Pd non ha più una linea politica, una ideologia, uno zainetto di valori di riferimento, né uno straccio di memoria. Ma, come accade ai vecchi cicisbei quando si accorgono che la giovane moglie gli mette le corna, si ingelosisce. Nel caso odierno, di un indirizzo. Sia un indirizzo stradale - via delle Botteghe Oscure - sia di un indirizzo politico: quello della rappresentanza (...)

segue a pagina 11 con Malpica

IL GIALLO

La maledizione delle serie tv Sparita la star di «Glee»

Luigi Guelpa

a pagina 17

STORIA E ICONE

I volti dell'Italia Così la nazione ha preso forma per immagini

di Marco Gervasoni

alle pagine 24-25



-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN FIANCO) E IL 2020 CON IL CALENDARIO IN FIANCO A PAGINA 10

IL GIORNO

VENERDÌ 10 luglio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Preso l'uomo che vessava il giornalista scomparso a marzo

**«Soldi o tua moglie morirà»:
61mila euro al ricattatore
Il dramma nascosto di Mura**

Palma a pagina 17



Serie A, rimonta e si fa riprendere. È 4ª

**L'Inter "stecca"
la reazione
2-2 col Verona**

Todisco nel QS



Contagi, l'Italia chiude a 13 Paesi

Vietato l'ingresso a chi arriva o ha soggiornato nelle zone a rischio. Speranza: non possiamo vanificare i nostri sacrifici
Individuato e ricoverato un emigrato del Bangladesh: era malato ma ha girato per giorni in treno e taxi da Ravenna a Roma

Servizi
a p. 3 e p. 5

Lo stallo dei dossier e la crisi

**Tutto fermo
Così il governo
va avanti**

Raffaele Marmo

Se non fosse una tesi eccessivamente die-trologica, e forse anche ampiamente generosa per la capacità dei suoi presunti autori, si potrebbe sostenere che dietro l'accumularsi delle emergenze incancrenite ci sia una diabolica regia: quella dell'organizzazione del caos come fattore di stabilità del governo. E di prolungamento della sopravvivenza politica dei suoi componenti. La realtà è, invece, più prosaica e, al tempo stesso, drammatica. L'accumulo dei dossier non risolti, delle urgenze rinviate, dei nodi non sciolti è «solo» il frutto del più grave stallo decisionale degli ultimi decenni: tragico per il contesto in cui cade, esplosivo per le conseguenze che sta producendo.

Segue a pagina 9

**I NUOVI PAPERONI STANNO SU INSTAGRAM: IMMAGINI A PESO D'ORO
IN ITALIA SVETTANO I CONIUGI FERRAGNEZ E GIANLUCA VACCHI**

**UN SUO
POST
VALE
50MILA
EURO**



Chiara
Ferragni,
33 anni

Passeri a pagina 8

DALLE CITTÀ

Milano, il caso Savarino

**Uccise vigile
esce dal carcere
e torna a rubare
Arrestato**

Albarelli e Gianni a pagina 15

Milano, influencer denunciata

**Si fotografa nuda
davanti alla sede
della polizia locale**

Servizio nelle Cronache

Milano

**Incidente mortale
Star di X Factor
patteggia 18 mesi**

Servizio a pagina 16



Nuova sede davanti a quella dell'ex Pci

**Lega a Botteghe Oscure
«Noi eredi di Berlinguer»**

Colombo a pagina 12



Cecchi Gori all'attacco: pagatemi i diritti

**Altolà ad Hollywood
«Il film sul Drake è mio»**

Bogani a pagina 25

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

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

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

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*FONTE: DATI IQVIA MARZO 2020

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

A. MENARINI



Domani su Alias

MONDO MORRICONE Un omaggio e un ampio ricordo del grande compositore appena scomparso. Tra canzoni pop e colonne sonore



Culture

ELSA DORLIN «Difendersi. Una filosofia della violenza»: la prima traduzione italiana dell'autrice femminista

Miguel Mellino pagina 10



Visioni

CINEMA AMERICA L'Antitrust impone misure cautelari contro l'«intesa di boicottaggio» di Anica e Anec

Giovanna Branca pagina 12

IN CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

VENERDI 10 LUGLIO 2020 - ANNO L - N° 164

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

DOSSIER AUTOSTRADIE, VERTICE AL MINISTERO GOVERNO-AZIENDA

Atlantia, Benetton medita sull'ultimatum

Il governo lancia un ultimatum ad Atlantia mentre la famiglia Benetton fa trapelare di essere disposta a diluire la sua quota. Nel pomeriggio al ministero dei Trasporti i capi di gabinetto del Mit, del Mef e di palazzo Chigi chiedono ai nuovi vertici di Atlantia «entro dome-

nica una nuova proposta migliorativa su indennizzi, tariffe e manutenzione». Ma è difficile che la decisione sulla revoca delle concessioni chiesta dal M5s arrivi in tempi stretti. Intanto in serata i Benetton si dicono disposti a non essere più i primi soci di Atlantia ma

chiedono un aumento di capitale con l'ingresso di fondi solidi. I candidati sono il fondo pubblico F2i e il fondo australiano Macquarie.

Ma la partita rimane aperta anche per le divisioni all'interno della maggioranza.

MASSIMO FRANCHI A PAGINA 2

CRISI

Decreto rilancio, ok dalla Camera

Cinquantacinque miliardi di euro, 267 articoli, 495 pagine: per rendere esecutivo il decreto, approvato ieri dalla Camera con 278 voti favorevoli,

187 contrari ed un astenuto, servono 148 misure attuative. Al Senato il testo andrà approvato entro il 18 luglio

A PAGINA 3

Un gruppo di profughi appartenente a un corridoio umanitario dall'Africa foto Ansa

Impedire l'iscrizione all'anagrafe dei richiedenti asilo è incostituzionale. A stabilirlo è la Consulta che assesta così un nuovo colpo ai decreti sicurezza di Salvini. Per la Lega si tratta di «una sentenza politica». Lamorgese: «Presto le modifiche ai provvedimenti» pagina 4



PIO ALBERGO TRIVULZIO «Colpa degli assenteisti» Camici, dubbi su Fontana



La procura di Milano stringe su Fontana e verifica il ruolo del governatore lombardo nel caso della fornitura di 75mila camici da parte di Dama srl, società del cognato. Pio Albergo Trivulzio, la commissione regionale sulla gestione dell'emergenza Covid cerca di addossare le responsabilità sui lavoratori assenteisti. DEL VECCHIO E MAGGIONI A PAGINA 7

Pandemia e stato di diritto

Trovare la strada di casa nel labirinto senza uscita di leggi e decreti

ANDREA BAJANI

È finito lo stato di diritto, questa è ormai un'evidenza planetaria. Aggiornato all'epoca pandemica, l'uomo di campagna di cui scrive Kafka in *Davanti alla legge* non è uno solo e non è necessariamente un uomo di campagna: sono migliaia di esperti che tentano di ritornare a casa per l'estate o per sempre, senza sapere se ce la faranno, se sarà loro permesso il rimpatrio. E il guardiano non è uno e non offre una sedia per aspettare, ma sono decine e stanno alle dogane, ai check in degli aeroporti, nelle am-

basciate, nei consolati, rispondendo ai call center sregolati dai fusi orari o compilano i Faq di siti internet più o meno ufficiali, compulsati febbrilmente da ogni parte del mondo. Chiunque può rimandare indietro, vanificare il rientro. Perché anche la legge non è una sola, e dunque ciascuno dei guardiani può dire «Adesso no». «L'uomo di campagna non si aspettava tali difficoltà», scrive Kafka, «la legge, nel suo pensiero dovrebbe esser sempre accessibile a tutti». Per questo gli

uomini di campagna che siamo noi sparsi per il globo, hanno borse di piene di documenti, di decreti stampati e fascicolati in lingue diverse. Quelle stesse borse che all'andata contenevano, nel più trito degli stereotipi, olio e parmigiano reggiano, ora sono gonfie di parole stampate, chili di carta che si contraddicono tra loro, che dicono che ciò che è valido per l'Europa non necessariamente lo è per l'Italia o per la Francia, ciò che è valido ad andare non lo è per forza anche a tornare.

— segue a pagina 15 —

Parlamento

Il misfatto delle forbici di cartone

MASSIMO VILLONE

Bene ha fatto il manifesto a dare spazio alla conferenza stampa del Comitato per il No contro l'election day e il taglio dei parlamentari. E comincia ad alzarsi la coltre di silenzio su una delle riforme potenzialmente più stravolgenti della storia repubblicana.

— segue a pagina 15 —

Cina-Usa

Guerra fredda 2.0, digitale e nel Pacifico

SIMONE PIERANZI

Di recente gli Usa hanno minacciato di bloccare l'app made in China Tik Tok e hanno mandato due portaerei nel mar cinese meridionale: due eventi che cristallizzano il confronto tra Cina e Usa: digitale e in Asia.

— segue a pagina 9 —

Medio Oriente/Italia
Dall'Iran alla Siria,
alla Libia, ecco
il tiro al bersaglio

ALBERTO NEGRI

Non c'è mistero, come raccontano. Usa e Israele hanno colpito siti nucleari iraniani, Israele in Siria prende di mira ogni giorno pasdaran e Hezbollah con il «si» di Mosca che ormai li ritiene alleati scomodi.

— segue a pagina 15 —

all'interno

Forza Italia Berlusconi torna al centro della scena

ANDREA COLOMBO

PAGINA 6

Puglia La 5S Laricchia: «Fitto e Emiliano, stessa politica»

GIANLUCA COVIELLO

PAGINA 6

Marche L'allenaza con i dem lacerata il gruppo grillino

MARIO DI VITO

PAGINA 6



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 189
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 10 Luglio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A DISCHIA E PROCCIA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO LIO

Il singolo estivo
Lauro, un twist
in stile Tarantino
«È musica vera
non marketing»
Andrea Spinelli a pag. 14



Verso Napoli-Milan
Gattuso-Ibra, che sfida
quegli anni in rossonero
dei due guerrieri amici
Roberto Ventre a pag. 16



L'inedito
Vittorio Emanuele III
l'attentato sventato
che poteva
cambiare la storia
Massimo Novelli a pag. 34



L'ultimatum del governo ad Autostrade «Pedaggi giù»

Aspi, entro domani deve accettare
nuove condizioni o arriva la revoca
Conte accelera. Pd e 5Stelle divisi

Amoruso, Gentili e Pirone alle pagg. 2 e 3

Economia&Giustizia
IL MORANDI
E I PARADOSSI
CHE FRENANO
GLI STRANIERI

Giuseppe Tesaurò

La decisione della Corte Costituzionale sulla legittimità del «decreto Genova», con il quale si era preclusa alla società concessionaria della tratta autostradale comprendente il Morandi di partecipare alla ricostruzione del ponte, non richiederebbe commenti, che meritano almeno una lettura delle motivazioni. Lanci mediatici ci dicono che il motivo sarebbero stati la straordinaria gravità del tragico evento ed il fatto che la manutenzione del ponte spettava ad Autostrade, sotto il profilo giuridico che il Ministero concedente avrebbe agito in autotutela.

Continua a pag. 35

Il dibattito
QUELLO STATO
IMPRENDITORE
CHE HA FATTO
BENE AL SUD

Guido Pescosolido

Nel dibattito che si è sviluppato negli ultimi mesi sugli effetti economici del coronavirus e sulle ricette per porvi rimedio si è delineata una contrapposizione abbastanza netta tra chi ha avanzato l'ipotesi di un ritorno in forze dello Stato imprenditore (Mazzucato), e coloro che hanno messo energicamente in guardia dal ripercorrere una simile via, nella radicata convinzione che l'impresa pubblica sia di per sé una pericolosa fonte di inefficienza imprenditoriale, dissipazione di risorse, corruzione.

Continua a pag. 35

«Covid, lo stato d'emergenza va prolungato di altri 6 mesi»

► Il governo teme la seconda ondata. Il pressing di Speranza, il premier d'accordo
Vietato venire in Italia da 13 Paesi. Lamorgese: a settembre rischio tensioni sociali

La deputazione: «Il Comune non versa nulla da sette anni»



In una foto d'archivio, il sindaco di Napoli de Magistris mentre bacia la teca del sangue di San Gennaro

De Magistris non paga neanche San Gennaro

Luigi Roano in Cronaca

Ora l'idea del governo è quella di prorogare lo stato d'emergenza Covid fino al 31 dicembre. Così il premier Conte potrà emettere nuovi Dpcm. Il timore del governo, infatti, è quello di una seconda ondata. Pd e M5S favorevoli alla proroga, frena Iv. Opposizioni contrarie.

Canettieri, Di Giacomo e Evangelisti alle pagg. 4 e 5

Flop decreti attuativi

«Norme lumaca
sistema legislativo
da anni Quaranta»



Luciano Violante
«Il sistema bicamerale
deve essere ripensato»
Gigi Di Fiore

«Mancano molti decreti attuativi delle norme Covid. Ma la questione centrale riguarda l'inadeguatezza del nostro meccanismo legislativo pensato a metà degli anni Quaranta». Così Luciano Violante, ex presidente della Camera, al Mattino. A pag. 9

Cambiano le regole in caso di annullamento

Concerti, vince McCartney no ai voucher, sì ai rimborsi

Andrea Spinelli

Nel palazzi della politica lo chiamano già "Emendamento McCartney". E non potrebbe essere altrimenti. La sensazione infatti è che se sir Paul non avesse sguainato la spada a tutela dei fans italiani rimasti senza rimborso dopo l'annullamento dei suoi concerti di Napoli e Lucca, ben difficilmente il governo sarebbe tornato sui suoi passi in merito al meccanismo dei «voucher» previsto dal Decreto.



to Rilancio per i live saltati. E invece il testo emendato del Decreto Legge che mercoledì scorso ha incassato la fiducia alla Camera arriva ora in Senato e blindato. Fra le novità, la più importante è l'introduzione della parola "rimborso". «L'organizzatore dell'evento provvede al rimborso o alla emissione di un voucher di pari importo al titolo di acquisto, da utilizzare entro 18 mesi dall'emissione» stabilisce il comma 2 dell'articolo 88 del decreto.

A pag. 8

SUSTENIUM PLUS

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

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

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*MONTI: DATI GIOVIA MARZO 2020



Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 142-N° 189
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 10 Luglio 2020 • S. Silvano

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](https://ilmessaggero.it)

Il mal di testa
La cefalea cronica
ora è diventata
malattia sociale
votata la legge
Ippaso e Massi a pag. 17



La mostra
I 20 anni Unesco
di Villa Adriana
una meraviglia
cinematografica
Larcan a pag. 24

Inter delude a Verona: 2-2
Lazio e Roma, spine
nel settore fantasia
Kluivert e Luis Alberto
il futuro pesa oggi
Abbate, Angeloni e Carina nello Sport



Il Messaggero
Casa
TOC TOC
messaggerocasa.it

Pericolo asiatico
Perché Roma
deve evitare
che si torni
alla pandemia

Alessandro Orsini

L'Italia ha respinto 112 cittadini del Bangladesh atterrati a Roma, per paura che fossero affetti da Covid-19. Sull'aereo erano presenti anche molti passeggeri pakistani, che però sono sbarcati, nonostante il Pakistan abbia un numero di contagiati più alto del Bangladesh.

Prima di sviluppare un ragionamento politico, abbiamo bisogno di conoscere i fatti. Il primo fatto è che il Bangladesh ha registrato 172 mila casi di coronavirus, con 2200 decessi, secondo i dati raccolti da una delle maggiori università americane, la John Hopkins.

Verso la metà di giugno, il Bangladesh è precipitato nell'inferno: i posti letto in ospedale e i ventilatori sono esauriti e molti ammalati sono rimasti senza cure. Il secondo dato è che, in Bangladesh, nonostante la tragicità della situazione appena descritta, si è scatenato un mercato di certificati falsi, il cui costo oscilla tra i 36 e i 52 euro, secondo quanto viene denunciato dalla stampa di quel Paese. Siccome la somma è contenuta, la situazione è andata fuori controllo e, purtroppo, lunedì sono sbarcati a Roma 37 cittadini del Bangladesh risultati positivi al covid-19 in base ai test italiani.

Chiari i fatti, veniamo alla politica. In primo luogo, l'Italia non può permettersi un'altra chiusura totale o "lockdown".

Continua a pag. 12

Emergenza Covid verso la proroga

► Il governo pronto ad allungare i termini al 31 dicembre: timori per la seconda ondata
Il premier potrà ricorrere a nuovi Dpcm. Pd e M5S favorevoli al rinvio, il gelo di Iv

Due attori morti, la Rivera dispersa nel lago



La maledizione della serie Glee
scompare anche la star tv Naya

Naya Rivera, star di Glee, al Giffoni Fest (foto ANSA)

Guaita a pag. 16

ROMA Prorogare lo stato d'emergenza Covid in Italia fino al 31 dicembre. Per fare in modo che il premier possa ancora emanare, se ne fosse bisogno, nuovi Dpcm. La spinta arriva dal Comitato tecnico scientifico e anche al ministero della Salute, consapevoli che sarà un passaggio necessario alla luce dei timori di una seconda ondata. Pd e M5S favorevoli al rinvio, gelo di Iv. Secondo le opposizioni, invece, «non ce n'è bisogno».

Canettieri alle pag. 4 e 5

Ieri nel Lazio 21 positivi dall'estero

Virus, l'Italia blocca i voli da 13 Paesi
Ma porte aperte per Usa e Pakistan

Mauro Evangelisti

Uno su 8. L'esito dei tamponi sui passeggeri dell'aereo di Qatar Airways bloccato l'altro giorno a Fiumicino racconta che sui viag-



giatori in arrivo dal Pakistan la percentuale dei positivi è simile a quella riscontrata su quelli del Bangladesh. Eppure il Pakistan non è incluso nel blocco dei 13 Paesi (e neppure gli Usa). A pag. 4

Autostrade, offerta subito o revoca Conte vuole chiudere entro lunedì

► L'ultimatum del governo scade a mezzogiorno di domani

ROMA «O arriva in fretta una proposta vantaggiosa per lo Stato o procediamo alla revoca, pur consapevoli che comporta insidie giuridiche». Il premier Giuseppe Conte aveva lasciato intendere pubblicamente già prima dell'incontro di ieri al Mit con Aspi qual è la linea del governo. Una linea dura rafforzata ancora di più dalla decisione della Consulta che ha dato torto ad Aspi sul Decreto Genova. La società sembra pronta a venire incontro alle richieste del governo.

Amoruso, Gentili e Pirone alle pag. 2 e 3

Blitz dell'alleanza del Nord

Eurogruppo, a sorpresa c'è Donohoe
E il Patto di stabilità ritorna nel 2022

BRUXELLES Si tornerà alle regole e ai vincoli europei del Patto di stabilità nel 2022. Intanto non passa, all'Eurogruppo la ministra del governo socialista spagnolo Nadia Calvino nonostante il sostegno iniziale di Francia, Germania e Italia, pas-



sa invece l'Irlandese Paschal Donohoe, del Fine Gael, partito liberalconservatore aderente al partito popolare europeo, votato dall'alleanza del Nord. Pollio Salimbeni a pag. 9
Il commento di Maria Latella a pag. 12

L'intercettazione

Cercielo, la madre
a Elder: «Fai come
Amanda Knox»

ROMA L'imbeccata è diretta: «Sal di Amanda Knox? Ha scritto un libro con un contratto di pubblicazione da quattro milioni di dollari». E il 5 settembre 2019. E Leah Elder incontra per la prima volta in carcere suo figlio Elder Finnegan Lee (nella foto), accusato con Gabriel Natale Hjort dell'omicidio del vicebrigadiere dei carabinieri Mario Cercielo Rega. Carta a pag. 15



SECURITY 60®
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

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

ANCHE IN ACCIAIO INOX

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

www.security60.it

www.tecnometalsystem.it

SCORPIONE, NON È SOLO FORTUNA

Buon giorno, Scorpione! Non è solo fortuna, anzi tante volte in realtà la fortuna non c'è proprio, siete voi a possedere il prezioso dono di trasformare pensieri in azioni concrete, che poi magari consentono di portare denaro e fama. La vostra razionalità è portata al massimo livello da tutte le forze cosmiche di "terra", ma il cuore no, lui è rimasto fanciullo. Lui crede alle promesse sotto la Luna calante... Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 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 € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,50

il Resto del Carlino

VENERDÌ 10 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

Apertura domenica

**«Non solo canzonette»
Trent'anni di musica
in mostra a Pesaro**

Eusebi a pagina 14



Contagi, l'Italia chiude a 13 Paesi

Vietato l'ingresso a chi arriva o ha soggiornato nelle zone a rischio. Speranza: non possiamo vanificare i nostri sacrifici
Individuato e ricoverato un emigrato del Bangladesh: era malato ma ha girato per giorni in treno e taxi da Ravenna a Roma

Servizi
a p. 3 e p. 5

Lo stallo dei dossier e la crisi

**Tutto fermo
Così il governo
va avanti**

Raffaele Marmo

Se non fosse una tesi eccessivamente die-trologica, e forse anche ampiamente generosa per la capacità dei suoi presunti autori, si potrebbe sostenere che dietro l'accumularsi delle emergenze incancrenite ci sia una diabolica regia: quella dell'organizzazione del caos come fattore di stabilità del governo. E di prolungamento della sopravvivenza politica dei suoi componenti. La realtà è, invece, più prosaica e, al tempo stesso, drammatica. L'accumulo dei dossier non risolti, delle urgenze rinviolate, dei nodi non sciolti è «solo» il frutto del più grave stallo decisionale degli ultimi decenni: tragico per il contesto in cui cade, esplosivo per le conseguenze che sta producendo.

Segue a pagina 9

**I NUOVI PAPERONI STANNO SU INSTAGRAM: IMMAGINI A PESO D'ORO
IN ITALIA SVETTANO I CONIUGI FERRAGNEZ E GIANLUCA VACCHI**

**UN SUO
POST
VALE
50MILA
EURO**

Chiara
Ferragni,
33 anni

Passeri a pagina 8

DALLE CITTÀ

Casalecchio

**Ventunenne
annega nel Reno
davanti agli occhi
degli amici**

Mignardi in Cronaca

Medicina

**Cassa in deroga
per la zona rossa,
ok dal governo**

Radogna in Cronaca

Bologna

**Alleanza Pd-M5S
Merola d'accordo
con Bonaccini**

Rosato in Cronaca



Nuova sede davanti a quella dell'ex Pci

**Lega a Botteghe Oscure
«Noi eredi di Berlinguer»**

Colombo a pagina 12



Cecchi Gori all'attacco: pagatemi i diritti

**Altolà ad Hollywood
«Il film sul Drake è mio»**

Bogani a pagina 25

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

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

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

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*FONTE: DATI IQVIA MARZO 2020

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

A. MENARINI



IL SECOLO XIX

VENERDÌ 10 LUGLIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 163, 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

DIARIO DELLE VACANZE IN LIGURIA EVENTI, FILME E MUSICA NEL WEEKEND

GLI ARTICOLI / PAGINE 25, 26, 27 E 28



IL DIRETTORE COLETTA: «PETTEGOLEZZE» La sessualità dei volti Rai accende le polemiche

LEONE E UN COMMENTO DI MARZANO / PAGINE 11 E 32

INDICE	
Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 11
Economia-Marketing	Pagina 12
Genova	Pagina 15
Programmi-Tv	Pagina 30
Xite	Pagina 31
Sport	Pagina 34

IL PREMIER IRRITATO CON DE MICHELI. INDAGATO PER UN'INCHIESTA SUI PANNELLI FONDOASSORBENTI L'AD DI ASPI TOMASI: «GIÀ CHIARITO TUTTO»

Il governo ad Autostrade: «Taglio ai pedaggi dal 3 al 5%»

La risposta è attesa entro domenica. I Benetton potrebbero cedere il controllo della società

La sentenza della Corte Costituzionale favorevole al governo ha impresso un'accelerazione al dossier Autostrade. Nel vertice di ieri al ministero, alla società è stato chiesto di preparare un piano con riduzione dei pedaggi dal 3 al 5% e più investimenti in manutenzioni. Sul fronte dell'azionariato, Atlantia avrebbe mostrato disponibilità a scendere sotto il 50%. Intanto il premier Giuseppe Conte sarebbe irritato per la gestione del dossier da parte della ministra Paola De Micheli.

GLI ARTICOLI / PAGINE 2-5

LA PROCURA DI GENOVA APRE UN'INDAGINE SUGLI INGORGHI

Tommaso Fregatti e Roberto Scullì

Cantieri, nessuna tregua per gli automobilisti I lavori e le chiusure andranno oltre il 15 luglio

I cantieri delle gallerie in manutenzione, in Liguria, andranno anche oltre la metà di luglio. E le conseguenze sulla viabilità, prodotte dal possibile prolungamento delle chiusure notturne, rischiano di essere ancora più pesanti di quelle registrate nei giorni scorsi. Il programma di ispe-

zioni, che a oggi copre il periodo fino al 15 luglio, è stato esaminato a lungo, ieri, in Prefettura a Genova, in collegamento con le prefetture di Savona e di Alessandria. La Procura intanto ha aperto un'indagine sulle cause che hanno portato alla paralisi in tutta la Liguria.

L'ARTICOLO / PAGINE 4 E 5

L'INTERVISTA

Mario De Fazio / PAGINA 3

Toti: «Sulla revoca solo propaganda Anas non è l'alternativa»

«La revoca? Il governo non sa di cosa parla: la sua è propaganda o omissione». Il governatore della Liguria, Giovanni Toti, attacca: Abbiamo subito danni per miliardi. E Anas non è l'alternativa».

IL VIMINALE: «RISCHIO POVERTÀ»

Covid, l'Italia blocca l'ingresso e i voli in arrivo da tredici Paesi

Ancora troppi contagi da importazione e focolai che si accendono qua e là lungo lo Stivale. Il governo non vede l'Italia al sicuro e da un lato stende la black list dei Paesi, 13 in tutto, ai quali chiudere i nostri confini; dall'altro proroga al 31 dicembre lo stato di emergenza in scadenza a fine luglio. Preoccupa l'idea che il Paese possa essere travolto in autunno da una nuova ondata epidemica. Ma anche, come ha sottolineato il ministro dell'Interno Lamoreuse, da un'eccessiva povertà che potrebbe scatenare pesanti tensioni sociali. Ieri il commissario ha annunciato che per riaprire le scuole serviranno 10 milioni di mascherine al giorno, 2 milioni di test sierologici veloci e cambiare circa metà dei banchi.

BARONI, CARRATELLI E RUSSO / PAGINE 6 E 7

BARBARULO SI ERA GIÀ DIMESSO

Carige, la Bce giudica inidoneo l'ex vice di Carige scelto dal Fondo

Angelo Barbarulo, già vicepresidente di Carige dimessosi il 26 giugno scorso per «ragioni personali», non ha superato l'esame della Bce sull'idoneità ad assumere l'incarico nell'istituto. Barbarulo è entrato nel cda di Carige con il rinnovo del consiglio, il 30 gennaio scorso, dopo la ricapitalizzazione dell'istituto effettuata in larga parte dal Fondo interbancario che ha adesso l'80% dell'istituto genovese. Indicato nella lista dello stesso Fondo, oltre che vicepresidente era anche a capo del comitato di controllo sui rischi. Secondo una serie di documenti relativi all'esame compiuto dalla Bce, Barbarulo non possiede i requisiti di «onorabilità» e «indipendenza di giudizio» per rivestire gli incarichi ai quali è stato designato.

PAOLUCCI / PAGINA 12



Coppi, Bartali, la borraccia e il terzo ciclista mai visto

È il belga Stan Ockers il ciclista che spunta nella storica foto ritrovata da un medico di Varazze

ARRICHELLO E CIMBRICO / PAGINA 38

IL RETTORE DI GENOVA

Francesca Forleo

«L'Università riaprirà con regole più morbide Ma la terza rata si paga»

«L'Università riaprirà con regole più morbide e deroghe sulle distanze», annuncia il Rettore di Genova, Comanducci. L'ARTICOLO / PAGINA 18

ROLLI

SALVINI EVoca BERLINGUER



CAPURSO E MARTINI / PAGINA 9



BUONGIORNO

Per capire come funziona questo Paese, il rapporto fra popolo ed élite (non so se ci sia un popolo, ma di certo non c'è più un'élite), l'assunzione di responsabilità, il senso della misura, il gusto del capro espiatorio eccetera, si consiglia di guardare alla vicenda del Pio Albergo Trivulzio. Già il nome - Pio Albergo Trivulzio - è evocativo e definitivo come Grande vecchio o Servizi segreti, lo pronunci e hai detto tutto, anche se niente sai. In piena pandemia, poi, partono inchieste sulla strage degli anziani nelle case di riposo, e naturalmente gli stragisti coi focchi stanno al Trivulzio. Sono i manager e i loro referenti politici, la combriccola del magna magna che se la ride nei flutti mentre la povera gente crepa. Primo, accolgono malati di Covid senza misure d'isolamento. Secondo, lasciano medici e infermieri in balia degli eventi. Ter-

Autobiografia del populismo

MATTIA FELTRI

zo, i sadici balocchi vietano le mascherine al personale. Una Commissione d'inchiesta di Regione e Comune, di cui fanno parte anche l'ex pm di Milano, Gherardo Colombo, e Giovanni Canzio, presidente dell'Anticorruzione lombarda, scopre che le procedure d'isolamento c'erano, ma non hanno funzionato benissimo; pure le regole c'erano, e non sono state applicate pienamente; di divieti a indossare le mascherine non c'è traccia, e comunque le mascherine erano introvabili. Scoprono anche - sorpresa! - che in alcuni reparti, in quei dolorosi giorni di delirio, l'assenteismo arrivava al 65 per cento. Dunque l'élite è meno caltrona del previsto, il popolo un po' più di quanto autodichiarato e la strage non c'è: il tasso di mortalità al Trivulzio era fra i più bassi della Regione. Ci si vede al prossimo scandalo. —



Genova - Corso Buenos Aires 81 r

€2 in Italia — Venerdì 10 Luglio 2020 — Anno 156°, Numero 188 — ilssole24ore.com

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 40/2004, art. 1, c. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



Le iniziative del Sole
Superbonus del 110%:
le risposte ai quesiti
e gli approfondimenti
Domani quattro pagine
di guida sulle novità

Anche oggi Il Sole dedica una serie di approfondimenti al superbonus del 110%. I quesiti si possono inviare all'indirizzo www.ilssole24ore.com/forum110. Domani quattro pagine di guida sulle novità.

— Servizi e risposte alle pagine 28-29

MARSH RISK CONSULTING

Gestire i rischi
e cogliere
le opportunità
della ripartenza.

MARSH

FTSE MIB 19505,95 -1,98% | CAC40 4921,01 -1,21% | XETRA DAX 12489,46 -0,04% | FTSE 100 6049,62 -1,73% | **Indici & Numeri** → PAGINE 32-35

Industria, l'appello di Italia e Olanda

BONOMI E DE BOER

Le due Confindustrie:
la Ue varì il Recovery fund
prima della pausa estiva

«Le imprese decisive
per una crescita inclusiva
e sostenibile in Europa»

Edizione chiusa in redazione alle 22

Le imprese sono decise per rilanciare le economie dei propri Paesi, per una crescita inclusiva e sostenibile in Europa; ma serve «un impegno forte dei leader europei per rafforzare il mercato unico». Confindustria e l'omologo olandese Vno-Now, in una dichiarazione firmata dai presidenti Bonomi e de Boer esortano il Consiglio Ue a definire il nuovo quadro finanziario e il Recovery plan prima dell'estate, perché possano entrare in vigore all'inizio 2021. **Picchio** — a pag. 3



Marco Tronchetti Provera dal 20 ottobre 2015 è vice presidente esecutivo del gruppo Pirelli

L'intervista/1
Tronchetti Provera:
un piano Paese
per i fondi Ue

Antonella Oliveri — a pag. 5



Hildegard Müller è la presidente dell'Associazione dei costruttori tedeschi di automobili

L'intervista/2
Müller: l'auto
tedesca uscirà
dalla crisi
con l'Italia

Isabella Bufacchi — a pag. 25

Merkel e Rutte: Ue più forte con riforme e mercato unico

VERSO IL VERTICE

Il premier olandese:
il fondo sia collegato
a interventi strutturali

Mercato unico e Angela Merkel spingono il premier olandese Rutte su posizioni più accomodate sul Recovery fund in vista del vertice di venerdì che discuterà del bilancio Ue a lungo termine e del fondo per la ripresa. «Credo sia importante che questo fondo sia collegato a riforme economiche» ha detto Rutte. — a pag. 2

L'ANALISI

LA CANCELLIERA
EUROPEISTA

di Adriana Cerretelli

Quando nel novembre 2005 assunse la guida del Governo, Angela Merkel era la prima donna venuta dall'est e il primo cancelliere tedesco «a-europeista» del dopoguerra.

— Continua a pagina 2

NOMINA A SORPRESA

Donohoe presidente Eurogruppo

Beda Romano — a pag. 3

55 miliardi

Via libera della Camera al Df
Rilancio da 55 miliardi. Il
decreto ora passa, blindato
all'esame del Senato per il sì
entro il 18 luglio

DI Rilancio
Via libera della Camera
Decreto blindato
all'esame del Senato

Mobili e Rogari — a pag. 11

IL COLOSSO HA ASSORBITO LOTTOMATICA



Fuori dal gioco. De Agostini monetizza la quota nella controllata IGT (nella foto, lo stand della società Usa a una fiera specializzata di gaming)

De Agostini vende il 9% di IGT,
big americano di giochi e lotterie

Il gruppo De Agostini si prepara a ridurre la presa sull'americana IGT, vendendo un 9% della controllata nei giochi e nelle lotterie. Il passaggio si concretizzerà in più step, ma tutto è stato già predisposto qualche mese fa con la monetizzazione di quella quota per 430 milioni di dollari. **Marilga Mangano** — a pag. 22

Autostrade, Benetton pronti a scendere

CONCESSIONI

La famiglia Benetton è pronta a cedere il controllo di Aspi-Autostrade per l'Italia, per evadere le tensioni politiche e soprattutto evitare la revoca della concessione autostradale, dopo le polemiche sulle responsabilità del crollo del ponte Morandi a Genova. Lo schema prevede un aumento di

capitale con l'ingresso di Cdp e l'Asi-Benetton (che attraverso Atlantia controllano l'88% di Aspi) non parteciperebbero, diluendo la loro quota sotto il 50%. Resta caldo anche il fronte sugli investimenti e la revisione delle tariffe. Aut aut del Governo: Aspi presenti entro il fine settimana una nuova proposta che tuteli l'interesse pubblico o la concessione verrà revocata. — alle pagine 6-8

LA DENUNCIA DEGLI IMPRENDITORI

A14 nel caos come in Liguria:
«Per uscire dall'imbuto serve
una vera linea di alta velocità»

— Servizio a pagina 9



CRISTALLO
RESORT & SPA
CENTRO DI LAVORO

THE
LUXURY
COLLECTION

**“LE MONTAGNE CHIAMANO
E IO DEVO ANDARE”**

JOHN MUIR

VI ASPETTIAMO DAL 3 LUGLIO 2020
WWW.CRISTALLO.IT

Google: «Investiremo 900 milioni in Italia»

INTERVISTA A VACCARONO

Fabio Vaccarone
Managing
director di
Google Italia
e membro del
board Emis



Google investirà nei prossimi 3 anni in Italia 900 milioni di dollari per potenziare le tecnologie digitali a vantaggio del Paese e delle Pmi. «L'Italia ha talmente tanto terreno da recuperare e il digitale può rappresentare una leva per uscire dalla crisi», spiega Fabio Vaccarone. **Andrea Biondi** — a pagina 14

IL PIANO DI GIUSEPPE BONOMI

Milano, ripartono i lavori
per riqualificare l'area ex Falck

Sara Monaci — a pag. 15

.moda

INDUSTRIA
STILE
BELLEZZA

La svolta di Pitti:
fino a ottobre
edizione unica
online per Uomo,
Bimbo e Filati
Silvia Piccaccini — a pag. 30

DOMANI PLUS24

Il futuro del Fintech
dopo lo scandalo
del colosso Wirecard

— con Il Sole 24 Ore



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 10 luglio 2020

Anno LXXVI - Numero 189 - € 1,20
Sante Rufina e Seconda Martini di Roma

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 0391-6190

DIRETTORE FRANCO BECHIS

www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

Bilancio horror per Forza Italia. Conti in profondo rosso, Berlusconi è creditore per oltre 90 milioni Fisco, banche, fornitori, ex dipendenti. Fuori dalla porta c'è la fila per riavere indietro i propri soldi

SILVIO PIGNORATO



Il Tempo di Osho

Due romani su tre votano «Mai più Raggi»



De Rosa a pagina 14

DI FRANCO BECHIS

Quell'uomo paga davvero care le sue passioni. A Silvio Berlusconi quelle sentimentali sono costate 46 milioni di euro: la cifra condonata all'ex moglie Veronica Lario (...)

segue a pagina 9

Agile guida per la semplificazione
Volete capire il 730?
Sorbitevi quattrocento pagine

Caleri a pagina 2

Il pasticcio Autostrade
L'ultima giravolta
dei traditori seriali a 5 stelle

Paragone a pagina 7

Presa in giro senza fine

Hanno fatto sparire ancora i soldi per i terremotati

DI FRANCESCO STORACE

I terremotati del centro Italia possono aspettare. Neanche il decreto rilancio è servito per dare una svolta alle politiche per la ricostruzione. Si continuano a buttare centinaia di milioni di euro per contributi per l'assistenza alloggiativa agli sfollati anziché puntare sulla ricostruzione delle case. In aggiunta mettiamoci una burocrazia che fa impazzire chi voglia rimettere a posto casa sua e la carenza di personale che fa davvero impallidire chiunque assista ad uno spettacolo incredibile. Il governo se ne frega. Decreto su decreto si stanziavano decine e decine (...)

segue a pagina 5

L'OFFENSIVA DI DE LAURENTIIS

Dal protocollo al mercato
Ecco tutti i segreti
della guerra Napoli-Roma

Austini a pagina 22



le più "CROCCATE" in Italia!

MAI più
CROCCANTE
PIZZA

le crocchette non stai nella pelle!

Il diario
di Maurizio Costanzo



Leggo che in questi giorni trasmetterà on line l'emittente, cioè la radio, dell'Esercito. Non mi dispiace, ma mi tornano alla mente le immagini di Robin Williams nel film "Good morning, Vietnam". Raccontava, questo film, la storia di un Dj dell'aviazione americana al quale veniva affidata la conduzione di una radio militare a Saigon. Ben venga la radio dell'Esercito, ma non c'è bisogno di una guerra. Ci sarà solo musica nella radio dell'Esercito, oppure altri programmi, ad esempio colloqui con la morosa o con la famiglia di origine? Lo dico: sono curioso di sentire come sarà articolata la radio dell'Esercito. Auguri.

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.

SUSTENIUM PLUS

L'INTEGRATORE ENERGIIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*Fonte: dati ISTAT MARZO 2020

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON SONO ALIMENTI. COME TUTTI GLI INTEGRATORI ALIMENTARI, SUSTENIUM PLUS È UN PRODOTTO DI UNO DEI PIÙ GRANDI LABORATORI ITALIANI.

la S TORACIATA

Gara tra Salvini e Pd sull'eredità di Berlinguer. Mi tengo Almirante

Venerdì 10 Luglio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 161 - 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



MULTINAZIONALI
L'elusione internazionale costa all'Italia 8 miliardi
Rizzi a pag. 27

SPA APERTE
Aumenti di capitale a maggioranza semplice
De Angelis a pag. 28

PERSI 280 MILIARDI
Il coronavirus ha distrutto il 20% del fatturato made in Italy
Damiani a pag. 35

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Non profit - Lo studio del notariato sugli enti del terzo settore

Fisco - La sentenza della Ctp sui quesiti fiscali
Corte Ue - La sentenza sui beni strumentali



GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS *all'interno*

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON
Italia Oggi
Modello 730 e Redditi 2020

Versamenti fiscali, proroga bis

La Camera approva un ordine del giorno che chiede uno spostamento del termine al 30 settembre. Probabile l'inserimento della norma nel decreto Semplificazioni

Con un ordine del giorno votato ieri al decreto Rilancio (dl 34/2020), approvato in prima lettura alla Camera, primo firmatario Alberto Gusmeroli (Lega), si accende la speranza di una boccata di ossigeno sul luogo di fuoco in arrivo sul fronte fiscale. L'ultimo vagoncino utile per il treno della proroga potrebbe essere rappresentato dal decreto Semplificazioni, approvato con la formula salvo inteso, nel consiglio dei ministri il 7 luglio 2020.

Bartelli a pag. 27

UN MOSTRO GIURIDICO
Il decreto n. 34 è di 266 articoli, 9 allegati e 203 pagine di atti
Maffi a pag. 6

La Grecia ripiana le perdite della società tedesca che si era presa 14 aeroporti



Non c'è da stupirsi se il premier greco, Kyriakos Mitsotakis, annuncia che la Grecia rifletterà Mos e Recovery fund. Mitsotakis non vuole più gli emissari perché i sacrifici imposti in molti casi sono spolizioni degli asset nazionali. Tra questi casi, è emerso quello della tedesca Praport che detiene partecipazioni in 14 aeroporti greci grazie a una privatizzazione imposta dalla Troika. Secondo il contratto Praport può chiedere ad Atene la copertura delle perdite «causate da eventi di forza maggiore». Così Praport ha presentato al governo di Atene il conto dei mancati profitti del primo semestre 2020: 175 milioni di euro.

Olani a pag. 6

DIRITTO & ROVERSCIO

Il vademecum dei record (quello di Genova) sta entrando in funzione in appena un anno dalla prima gettata di cemento: l'impegno, realizzato da Webuild e Financieri, dimostra quali sono le riserve economiche di queste iniziative ed utilizza il livello tecnologico-organizzativo raggiunto. All'impresa infatti hanno collaborato 380 medie e soprattutto piccole imprese di tutt'Italia per un valore di 160 milioni di euro che sono pari all'80% dell'intera fatturato. In base a un sofisticato modello organizzativo, nella sola fase di cantiere finale del riadattamento hanno operato, simultaneamente coordinate fra di loro, quasi 40 squadre di altrettante piccole imprese. Piccolo è bello, se è coordinato. È questo il meglio della creatività italiana. Poteva dire ma difficilissimo da fare. Ma l'importante è che sia stato fatto. Un modello di coerenza che si oppone ai perduranti. Sarà iniziato? La legge ferraginese lo consentirà? O spingeranno tutti? Questo è il problema dell'Italia dove gli azzeccatori hanno ancora il meglio sugli ingegneri.

SCELTE POLITICHE
Europa, no problem sul fondo perduto ai professionisti
Lenzi a pag. 35

SCENDONO I COSTI
Il Covid salva i conti del Pd: ridotte le attività di massa
Biancher a pag. 10

GRANDI MANOVRE IN CORSO
Regionali, nelle Marche il Pd cerca di sedurre il M5S
Valentini a pag. 8

SONDAGGI TECNÈ
Il 51,3% degli italiani vuole un altro governo
Biscella a pag. 7

LA SVOLTA NEL 2019
Le Monde, dalle copie il 69% dei ricavi
Capisani a pag. 22

MARKETING
Driade, anche nel design vince chi arriva prima sul mercato
Capisani a pag. 18

Sei consapevole del fatto che la tua impresa potrebbe avere le potenzialità per affrontare il mercato dei capitali?

Moltissime sono le PMI candidabili per il processo di Quotazione o l'emissione di Bond, ma non tutte sanno di esserlo.

Chiamaci per una valutazione gratuita circa la fattibilità di operazioni di Equity Capital Market e di Debt Capital Market.

La nostra mission è quella di far emergere il valore insito in ogni PMI, soprattutto nella tua!

A Tua disposizione il
NUMERO VERDE 800 08 55 71

noverim
company value management

Per maggiori informazioni:
info@noverim.it | tel +39 02 49 75 95 71 | noverim.it

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

LA NAZIONE

VENERDÌ 10 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

Toscana, cantieri urgenti per 39 strutture

**Su ponti e viadotti
corre il pericolo
Via al piano sicurezza**

Ciardi e Vetusti alle pagine 14 e 15



**RITORNA LA RUBRICA
DELL'ESTATE**
Estate
EMOZIONE DA VIVERE
IN CRONACA
DAL MARTEDÌ ALLA DOMENICA

SALDI
SHOP ONLINE
GUTTERIDGE
DAL 1878

Contagi, l'Italia chiude a 13 Paesi

Vietato l'ingresso a chi arriva o ha soggiornato nelle zone a rischio. Speranza: non possiamo vanificare i nostri sacrifici
Individuato e ricoverato un emigrato del Bangladesh: era malato ma ha girato per giorni in treno e taxi da Ravenna a Roma

Servizi
a p. 3 e p. 5

Lo stallo dei dossier e la crisi

**Tutto fermo
Così il governo
va avanti**

Raffaele Marmo

Se non fosse una tesi eccessivamente die-trologica, e forse anche ampiamente generosa per la capacità dei suoi presunti autori, si potrebbe sostenere che dietro l'accumularsi delle emergenze incancrenite ci sia una diabolica regia: quella dell'organizzazione del caos come fattore di stabilità del governo. E di prolungamento della sopravvivenza politica dei suoi componenti. La realtà è, invece, più prosaica e, al tempo stesso, drammatica. L'accumulo dei dossier non risolti, delle urgenze rinviate, dei nodi non sciolti è «solo» il frutto del più grave stallo decisionale degli ultimi decenni: tragico per il contesto in cui cade, esplosivo per le conseguenze che sta producendo.

Segue a pagina 9

**I NUOVI PAPERONI STANNO SU INSTAGRAM: IMMAGINI A PESO D'ORO
IN ITALIA SVETTANO I CONIUGI FERRAGNEZ E GIANLUCA VACCHI**

**UN SUO
POST
VALE
50MILA
EURO**

Chiara
Ferragni,
33 anni

Passeri a pagina 8

DALLE CITTA'

Firenze

**Pochi turisti
Tre locali su 4
non apriranno
il mese d'agosto**

Conte in Cronaca

Firenze

**Multe, che beffa
Oltre alla sanzione
si paga la notifica**

Fichera in Cronaca

Firenze

**Careggi-Israele
Patto per la cura
del Coronavirus**

Ciardi in Cronaca



Nuova sede davanti a quella dell'ex Pci

**Lega a Botteghe Oscure
«Noi eredi di Berlinguer»**

Colombo a pagina 12



Cecchi Gori all'attacco: pagatemi i diritti

**Altolà ad Hollywood
«Il film sul Drake è mio»**

Bogani a pagina 25

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

CREATINA **SUSTENIUM PLUS 474** **VITAMINE**
ARGININA **BETA ALANINA** **SALI MINERALI**

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

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

A. MENAKER

SCARPA
SHOP ONLINE

THE ORIGINAL MOJITO.

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari

SCARPA
SCARPA.NET

THE ORIGINAL MOJITO.

Anno 45 - N° 162

Venerdì 10 luglio 2020

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

Il caso Aspi

Indagato l'ad di Autostrade
I Benetton pronti a cedere
il controllo della società

Tomasi accusato per
le barriere antirumore
Una nuova indagine
sui cantieri bloccati

Arriva l'aut aut del governo: l'esecutivo minaccia la revoca se entro domenica la società non darà risposte adeguate. E Benetton tratta sul controllo di Aspi. Indagato l'ad di Autostrade Tomasi.

di Autieri, Filetto, Lopapa,
Preve e Pons
● alle pagine 2, 3 e 4

L'intervista

Boschi: "Ora
il governo
è a rischio"

di Giovanna Vitale
● a pagina 4



▲ L'ex Morandi Lavori di asfaltatura sul nuovo Ponte di Genova

America

Luther King,
la figlia dice no
ai tagli alla polizia

di Federico Rampini



▲ L'attivista Bernice King

Lo slogan *defund the police*, togliere fondi alla polizia, può dare l'impressione che bisogna fare a meno delle forze dell'ordine, e questo non lo condivide, dice Bernice, la figlia di Martin Luther King.
● a pagina 17

PANDEMIA

Virus, l'Italia si arrocca

Chiusi l'ingresso e i voli, diretti e indiretti, a chi arriva da 13 Paesi in emergenza. Vince la linea del ministro Speranza: "Non possiamo vanificare tutto". Ansia per 900 bengalesi arrivati a Roma. Raggiunti i 12 milioni di contagi nel mondo

E la Lamorgese: "Sarà un autunno di crisi e tensioni sociali"

A far paura sono i casi d'importazione e così l'Italia si blindava contro il virus vietando l'ingresso a chi arriva da 13 Paesi tra cui Perù e Brasile. E per la ministra dell'Interno Lucia Lamorgese avverte: «Il rischio di un autunno caldo è concreto perché noi a settembre vedremo gli esiti di questo periodo di grave crisi economica che ha colpito le aziende».

di Bocci, Colarusso e Tonacci
● alle pagine 14 e 15

Il commento

Inutile illudersi
il Covid ci ha dato
solo una tregua

di Luca Fraioli

Il coronavirus, anche in Italia, è sempre lo stesso. Il suo Dna è identico a quello del ceppo che nel marzo scorso ha messo in ginocchio Bergamo e la Lombardia e che oggi fa più di mille vittime al giorno negli Stati Uniti. Inutile illudersi, farsi trarre in inganno da chi nelle scorse settimane ha lasciato intendere che fossimo fuori pericolo: il Covid 19 è ancora una minaccia.

● a pagina 26

La Consulta e il di Salvini

Incostituzionale
negare l'anagrafe
ai richiedenti asilo

di Alessandra Ziniti

● a pagina 13

La scelta di Buruma
"Non esiste
censura corretta"

di Antonio Monda

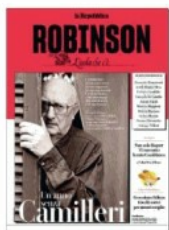


▲ Lo scrittore Ian Buruma

Per Ian Buruma il politicamente corretto nasce dalla difesa sacrosanta di alcuni diritti. «Ma oggi l'aria si è fatta irrespirabile», spiega lo scrittore.

● a pagina 29

Domani in edicola



Quanto ci manca
la voce
di Camilleri

SUSTENIUM

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.

CREATINA
VITAMINE
BETA ALANINA
SALI MINERALI
ARGININA

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

* FONTE: DATI IQVIA MARZO 2020

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

A. MENARINI

Rep 2020

L'Italia al bivio dei diritti
Il futuro riparte da Bologna

L'editoriale

Una piazza
per riscoprirci vivi

di Ezio Mauro

Quel reset obbligatorio della nostra vita imposto dalla pandemia ci ha costretti a fare i conti con il concetto di libertà.

● a pagina 27



▲ Il Festival a Piazza Maggiore

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - 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 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con
Libro di Harari
€ 14,90

N2

Il ricatto Estorceva soldi dal 2017
Arrestato lo stalker di Gianni Mura

GIGI GARANZINI - P. 13

Seul Accusato di molestie
Si suicida il super sindaco

CARLO PIZZATI - P. 15



Polonia Ora Duda sfida Putin
"Più forti con il canale sul Baltico"

MAURO MONDELLO, ALBERTO SIMONI - PP. 16-17



LA STAMPA

VENERDÌ 10 LUGLIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • L'ANNO 154 • N. 187 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE • D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • www.lastampa.it

GNN

CEDERÀ IL CONTROLLO

Atlantia è pronta al passo indietro De Micheli rischia

Atlantia scende a patti con il governo. Il gruppo Benetton è pronto a cedere il controllo di Autostrade, scendendo sotto il 50% del capitale. Si tratta anche sul calo dei pedaggi del 10% e l'ipotesi di un risarcimento di oltre 3 miliardi. Il premier Conte irritato con la ministra De Micheli che rischia il posto.

BARBERA, DEFAZZO, LOMBARDO - PP. 2-3

L'ANALISI

GLI ANNUNCI AZZARDATI DEL GOVERNO

IBENETTON E LA REVOCA IMPOSSIBILE

MARCELLO SORGI

Promessa ormai da due anni da Di Maio come punizione per il crollo del Ponte di Genova, la revoca della concessione autostradale ai Benetton alla fine non ci sarà. Si delinea un compromesso che potrebbe vedere gli imprenditori sotto inchiesta per la tragedia in cui persero la vita 43 persone scendere sotto la maggioranza nella Società Autostrade, e il governo subentrare in una gestione mista pubblica-privata. Un passo indietro a cui avrebbe contribuito anche la sentenza della Corte costituzionale di mercoledì, sfavorevole alla famiglia veneta.

Che l'inchiesta giudiziaria abbia confermato i dubbi del giorno dopo, sulla mancata o inadeguata manutenzione di un tratto autostradale nevalgico come lo snodo di Genova, purtroppo è un dato di fatto. Il procuratore Cozzi, che ha condotto le indagini, ha detto lunedì in un'intervista al programma tv "Sette Storie" che «quel ponte poteva cadere in ogni momento».

CONTINUA A PAGINA 21

EUROGRUPPO, ITALIA SCONFITTA: ELETTO L'IRLANDESE DONOHOE SOSTENUTO DAI "FRUGALI"

Otto milioni di buste paga falcidiate dal coronavirus

In due mesi persi 560 euro a testa. Lamorgese: pericolo tensioni sociali

Ogni lavoratore ha perso in media 560 euro ad aprile e maggio a causa della cassa integrazione, dopo la crisi innescata dal virus. È quanto emerge da un rapporto choc della Uil. Sconfitta la candidatura sostenuta dall'Italia per la presidenza dell'Eurogruppo. - PP. 4, 5, 10, 11

I SIMBOLI DELLA POLITICA

Salvini e la sede a Botteghe Oscure "Siamo noi gli eredi di Berlinguer"

CAPURSO E MARTINI - P. 6

Speranza: stato di emergenza per il Covid fino al 31 dicembre



La comunità del Bangladesh di Roma in fila per i tamponi

MADRID SORBIANA, L'ESPRESSO

PAOLO RUSSO - P. 9

Finanza, blitz nelle Rsa lombarde "La Regione ha taciuto 7500 ricoveri"

MONICA SERRA

Il dato è parziale, e dev'essere approfondito. Ma tra metà marzo e i primi di giugno la centrale di smistamento dei pazienti che la Lombardia ha istituito al Trivulzio avrebbe movimentato dagli ospedali lombardi allo stremo 7.500 pazienti, 4700 erano covid "a bassa intensità". - P. 7

I DIRITTI

L'APPELLO DEGLI INTELLETTUALI

COSA SIGNIFICA POLITICAMENTE CORRETTO

PIERGIOORGIO ODDIFREDDI

Si racconta che un giorno Oscar Wilde andò a un party organizzato dai suoi ammiratori, i quali si presentarono tutti in perfetta tenuta da dandy, mentre lui arrivò per una volta vestito sciattamente: il motivo, disse, era che un vero dandy si deve sempre distinguere dalle persone convenzionali, soprattutto quelle che giocano a fare i dandy. La stessa cosa dovrebbe valere anche per quelli che giocano a fare i progressisti alla moda, e finalmente qualcuno ha avuto il coraggio di dire che i veri progressisti dovrebbero prenderne le distanze, in nome del progressismo stesso.

CONTINUA A PAGINA 21

IL DEPRIMENTE DIBATTITO SU RAI1-GAY1

A CHI IMPORTA LA SESSUALITÀ DEI VOLTIRAI?

MICHELA MARZANO

«Basta piccolezze, bassezze. Di fronte alle persone non mi chiedo mai con chi vanno a letto», ha giustamente detto il direttore di Rai Uno, Stefano Coletta, in occasione della presentazione del nuovo programma condotto da Monica Maggiori, liquidando così l'assurda e volgare polemica lanciata alcuni giorni fa da Mario Adinolfi. Ospite di Giuseppe Cruciani e David Parenzo a La Zanzana, il leader del "Popolo della famiglia" aveva parlato di Rai Uno come di "Gay Uno", e si era poi soffermato su quella che è, per lui, l'evidente "omosessualizzazione della rete"; conseguenza, sempre per lui, della "lobby gay" che dirigerebbe oggi Palazzo Chigi.

CONTINUA A PAGINA 21

IMPORTANTE E SERIA
**ENOTECA
COMPRA
VECCHIE
BOTTIGLIE
IN TUTTA ITALIA**

Barolo | Brunello
Barbaresco
Whisky
Macallan | Samaroli
Champagne

349 499 84 89
enotecademur@ yahoo.it

BUONGIORNO

Autobiografia del populismo

MATTIA
FELTRI

Per capire come funziona questo Paese, il rapporto fra popolo ed élite (non so se ci sia un popolo, ma di certo non c'è più un'élite), l'assunzione di responsabilità, il senso della misura, il gusto del capro espiatorio eccetera, si consiglia di guardare alla vicenda del Pio Albergo Trivulzio. Già il nome - Pio Albergo Trivulzio - è evocativo e definitivo come Grande vecchio Servizi segreti, lo pronunciano e hai detto tutto, anche se niente sai. In piena pandemia, poi, partono inchieste sulla strage degli anziani nelle case di riposo, e naturalmente gli stragisti coi fionchi stanno al Trivulzio. Sono i manager e i loro referenti politici, la combriccola del magna magna che se la ride nel foute mentre la povera gente crepa. Primo, accolgono malati di Covid senza misure d'isolamento. Secondo, lasciano medici e infermieri in balia degli eventi.

Terzo, i sadici balocchi vietano le mascherine al personale. Una Commissione d'inchiesta di Regione e Comune, di cui fanno parte anche l'ex pm di Milano, Gerardo Colombo, e Giovanni Canzio, presidente dell'Anticorruzione lombarda, scopre che le procedure d'isolamento c'erano, ma non hanno funzionato benissimo; pure le regole c'erano, e non sono state applicate pienamente: di divieti a indossare le mascherine non c'è traccia, e comunque le mascherine erano introvabili. Scoprono anche - sorpresa! - che in alcuni reparti, in quei dolorosi giorni di delirio, l'assenteismo arrivava al 65 per cento. Dunque l'élite è meno cialtrona del previsto, il popolo un po' più di quanto autodichiarato e la strage non c'è: il tasso di mortalità al Trivulzio era fra i più bassi della Regione. Ci si vede al prossimo scandalo.

#PASSAALNOLEGGIO

**IL NOLEGGIO AUTO
PER I PRIVATI**

011 1980 5100
arvalstore.it

Investi in qualcosa di più grande

I conti di Lega e Pd tornano in attivo
In rosso Forza Italia e la Meloni
 I Dem ringraziano il 2x1000, che consente anche a FdL di limitare i danni
 Per il Cav il bilancio peggiore: -2,4 milioni
Pira a pagina 2



MF
 il quotidiano dei mercati finanziari

Il gruppo Armani riprende a crescere
 La label ha chiuso il 2019 con ricavi per 2,1 miliardi
Bottoni in MF Fashion
 Anno 2003 n. 135
 Venerdì 10 Luglio 2020
 €2,00 *Classedtori*

iShares
 by BlackRock

Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €2,00 (€1,00 + €1,00) - Con MF Magazine for Living n. 105 a €2,00 (€1,00 + €1,00) - Con MF Magazine for Design n. 105 a €2,00 (€1,00 + €1,00)

Spedite in abb. post. 7011 - 4004/020 abb. - (A4) 140 - (D) 11/000 (P) 020

INFRASTRUTTURE ALLE BATTUTE FINALI DUE PARTITE-CHIAVE PER L'ITALIA: AUTOSTRADE E AEREI

Benetton fuori senza incasso

*Il **governo** ottiene da Treviso un formale **passo indietro** e una limatura delle **tariffe Atlantia** (-8% in borsa) prepara un **aumento di capitale** per dare a **Cdp** il controllo Analoga mossa in **Alitalia**: newco con **holding** finanziata grazie ai soldi del **Tesoro***

IN 3 MESI DI LOCKDOWN GLI ITALIANI HANNO RISPARMIATO 34 MILIARDI, QUASI QUANTO IL MES



BAD BANK
Amco lancia bond da 2 miliardi e si prepara a ripulire Mps

WALLGREEN BOOTS
Pessina svaluta le farmacie inglesi e taglia 4 mila posti

CASSA PIGLIATUTTO
Cdp studia ingresso nella rete secondaria di Tim
Che esclude Huawei dalla gara per il 5G



5 x 1000
La tua firma è la mia cura



Salvami dalla cecità

Sightsavers: una missione iniziata nel 1950. 68 anni di storia, oltre 295 milioni di trattamenti distribuiti per proteggere dalla cecità dei fiumi, più di 6 milioni di operazioni di cataratta per ridare la vista, abbiamo restituito a più di 180.000 persone con disabilità il diritto di vivere in maniera indipendente. Il 75% dei casi di cecità nel mondo sono curabili, ma la povertà impedisce il diritto di accedere alle cure di cui hanno bisogno. Tu puoi cambiare questi numeri, donando il tuo 5x1000 a Sightsavers.

Sightsavers
 ONLUS

Donna il tuo 5x1000 a Sightsavers
97653640017
 codice fiscale

Dal 1950 insieme contro la cecità nel mondo

www.sightsavers.it

De Micheli, saluto speciale a D'Agostino, Signorini e Musolino / Il video

Roma - La ministra Paola De Micheli ha rivolto un saluto all' iniziativa che si è svolta oggi organizzata da **Assoport** e dal Propeller. La ministra ha riassunto le iniziative del governo per i porti, compreso l' ultima operazione che porterà 10 milioni a sostegno di ciascuna Authority, dopo l' approvazione dell' odg di maggioranza. Poi la De Micheli ha voluto rivolgere un saluto "speciale" a tre presidenti: a Zeno D' Agostino rientrato nel ruolo da poco, Paolo Signorini, impegnato ad affrontare i problemi del porto di Genova e dei suoi collegamenti, e Pino Musolino che sta vivendo un momento particolare e che incontrerà domani a Venezia durante la sua visita.

Informazione

Non è alcun partner strategico utilizzare i nostri contenuti senza permesso scritto dalla nostra redazione. Per informazioni sul diritto di recesso o sulla nostra politica di privacy, visitate la nostra pagina di privacy policy. Se siete abbonati, potete anche accedere ai contenuti esclusivi e a tutti gli altri contenuti.

Scegli di più e personalizza

De Micheli, saluto speciale a D'Agostino, Signorini e Musolino / Il video

09 LUGLIO 2020 - Redazione



Roma - La ministra Paola De Micheli ha rivolto un saluto all'iniziativa che si è svolta oggi organizzata da Assoport e dal Propeller.

La ministra ha riassunto le iniziative del governo per i porti, compreso l'ultima operazione che porterà 10 milioni a sostegno di ciascuna Authority, dopo l'approvazione dell'odg di maggioranza.

Iscriviti alla newsletter

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

OK, iscrivo

What browser: Data not currently available. See the browser's settings.

Click here to see our privacy policy and our terms of service.

Shipping Italy

Primo Piano

De Micheli: "Porti ancora troppo sottovalutati nella comunicazione pubblica" (VIDEO)

La ministra dei trasporti, Paola De Micheli, è intervenuta con un video messaggio introduttivo al terzo incontro web organizzato da **Assoport** e da The International Propeller Clubs e intitolato "Parliamo di Porti ai tempi del COVID-19 - Approfondimenti e proposte per il rilancio". La ministra ha brevemente ricordato quello che il Governo sta facendo per i porti con le misure inserite nei decreti Rilancio e Semplificazione, per poi dedicare un pensiero particolare ai presidenti delle tre port authority di Genova, Venezia a Trieste colpiti da criticità di diversa natura. Commentando le iniziative intraprese dall' esecutivo in materia di logistica la de Micheli ha sottolineato che "i porti sono ancora sottovalutati nella comunicazione pubblica".



La ministra dei trasporti, Paola De Micheli, è intervenuta con un video messaggio introduttivo al terzo incontro web organizzato da Assoport e da The International Propeller Clubs e intitolato "Parliamo di Porti ai tempi del COVID-19 - Approfondimenti e proposte per il rilancio".

Gli armatori non si arrendono all' emendamento anti-autoproduzione

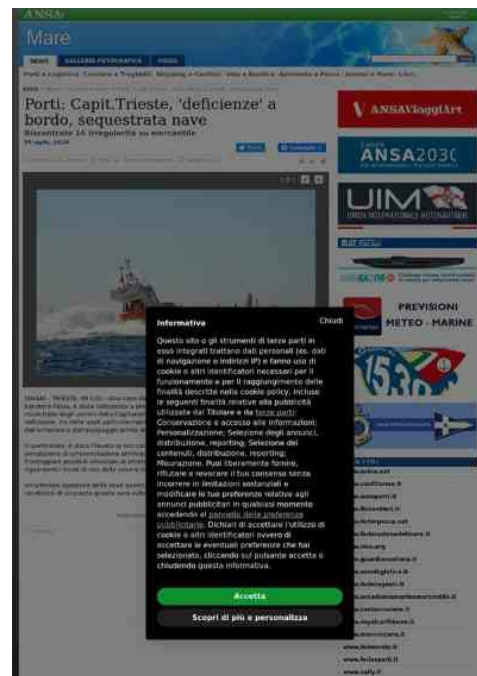
Le associazioni di categoria che rappresentano le società armatoriali (Assarmatori, Confitarma e Federagenti) non si spingono ancora ad affermare che impugneranno la norma che vieta 'per legge' l' autoproduzione nei porti ma ammettono che valuteranno il da farsi per contrastarne l' entrata in vigore. Il tema è stato dibattuto in occasione dell' incontro web organizzato da **Assoporti** e The International Propeller Clubs a cui hanno preso parte, fra gli altri, presidenti di port authority e associazioni di categoria. Il cosiddetto 'emendamento Gariglio' (dal nome del deputato che lo ha proposto), nonostante il parere contrario della Ragioneria generale dello Stato, è rimasto inserito nel testo definitivo del decreto Rilancio che ha superato oggi l' esame della Camera e che si appresta ora ad affrontare l' ultimo passaggio al Senato per la sua conversione in legge. Alla domanda posta da SHIPPING ITALY se gli armatori intendano impugnare la legge o comunque opporsi all' approvazione dell' apposito emendamento contro l' autoproduzione, Mario Mattioli, presidente di Confitarma, ha risposto che "la speranza è ancora di un ravvedimento su questo provvedimento. Abbiamo più volte scritto al Governo per spiegare che quanto scritto in quell' emendamento ci farebbe fare un salto indietro di molti anni". Poi ha aggiunto: "Confitarma è d' accordo con le considerazioni espresse dalla ragioneria dello Stato" e cioè che la norma limiterebbe la possibilità di ricorrere all' autoproduzione con possibili riflessi sulla concorrenza. Sulla stessa lunghezza d' onda anche Luca Brandimarte, esponente di Assarmatori, che ha detto: "Valuteremo il da farsi e l' evoluzione della situazione. La norma è estremamente penalizzante per gli armatori". L' associazione guidata dal presidente Stefano Messina l' ha definita "una forzatura politica nonostante il parere negativo della Ragioneria dello Stato". Il risultato di questa imposizione potrebbe essere paradossalmente, secondo Brandimarte, "un' ulteriore internalizzazione delle operazioni portuali a scapito delle imprese ex art. 16 e 17". Gian Enzo Duci, presidente uscente di Federagenti, ha premesso che il presupposto sul quale neanche gli armatori intendono transigere è la sicurezza in banchina e a bordo. "Non chiediamo il Far West ma nemmeno la Russia di Stalin. La sicurezza dev' essere primariamente tutelata sia per i lavoratori marittimi che per i portuali" sono state le parole di Duci. Che ha concluso dicendo: "C' è un quadro normativo comunitario e una legge Antitrust che regolano la materia dell' autoproduzione. Anche se questo emendamento verrà approvato non è detto che non possa essere successivamente cassato se si rivelerà in contrasto con norme di rango superiore". Duci ha invitato i contendenti a "togliere la bandiera ideologica dal tema dell' autoproduzione" sostenendo sia più utile "sedersi a un tavolo a discutere invece che fare una forzatura politica".



Porti: Capit.Trieste, 'deficienze' a bordo, sequestrata nave

Riscontrate 16 irregolarità su mercantile

(ANSA) - **TRIESTE**, 09 LUG - Una nave da carico generale ormeggiata al **porto** di **Trieste**, battente bandiera Palau, è stata sottoposta a provvedimento di fermo a causa delle numerose irregolarità riscontrate dagli uomini della Capitaneria di **Porto** locale. I militari hanno accertato sedici deficienze, tre delle quali particolarmente gravi, motivo di detenzione (dovranno essere risolte dall' armatore e dall' equipaggio prima della partenza della nave). In particolare, è stata rilevata la non corretta tenuta dei locali macchina e, a seguito della simulazione di un' esercitazione antincendio, l' inadeguata preparazione dell' equipaggio a fronteggiare possibili situazioni di emergenza a bordo. Gli ispettori hanno accertato anche carenze riguardanti i locali di vita della nave e nella documentazione di bordo. Un' ulteriore ispezione della nave avverrà nei prossimi giorni e soltanto a seguito del ripristino delle condizioni di sicurezza questa sarà autorizzata a riprendere il mare. (ANSA).



Prevenire incidenti in container di merci pericolose

New York. Ogni anno, venti milioni di container compiono oltre 200 viaggi per trasportare beni in tutto il mondo, tramite reti ferroviarie, stradali e marittime. Importante diventa proteggere qualsiasi merce all' interno del container, a prescindere dal percorso, dalla durata o dal mezzo di trasporto. Un report pubblicato dal National Cargo Bureau evidenzia che bisogna arginare il crescente numero d' incidenti relativi ai container causati da merci pericolose mal riposte, non dichiarate o dichiarate male. Il National Cargo Bureau (BCN) - un ente americano autorizzato per l' ispezione e la verifica della classe dei container per certificare la loro conformità alle normative internazionali sulle merci pericolose - nel suo report, riferisce di molte ispezioni che hanno rivelato, di fatto, che un numero preoccupante di container trasportati via mare include carichi pericolosi dichiarati in modo errato e che rappresentano un grave rischio per la sicurezza dell' equipaggio, della nave e l' ambiente. Il National Cargo Bureau, con il report pubblicato l'altro giorno, chiede all' industria in genere e alle ditte specializzate per lo stivaggio della merce in container di adottare un approccio globale, olistico e coordinato per affrontare la preoccupante tendenza dell' aumento d' incidenti. L' attenzione delle ispezioni è stata rivolta alle varie tipologie di container e in particolare a quelli refrigerati. Questi ultimi sono utilizzati principalmente per il trasporto di carni, frutta, verdure e molti altri viveri e merci che devono essere trasportati refrigerati o surgelati. Le unità più sofisticate possono anche regolare il contenuto di CO2 nell' aria all' interno del container, in modo da tenere sotto controllo il processo di maturazione dei frutti durante il viaggio. L' iniziativa d' ispezione del BCN ha dimostrato che il 55% dei container non era conforme e il 43% non riusciva a garantire la sicurezza delle merci pericolose all' interno del container stesso. Circa il 6,5% dei container che trasportavano carichi pericolosi era stato dichiarato erroneamente Il report riferisce che, in media, una nave portacontainer subisce un grave incendio ogni 60 giorni. Nel 2019 sono stati segnalati nove grandi incendi di contenimento che suggeriscono che la frequenza degli incidenti è in aumento. Tragicamente, questi incidenti provocano spesso la perdita di vite umane, gravi danni allo scafo e al carico e una serie di conseguenze associate, tra cui un impatto ambientale significativo. Si sospetta fortemente che questi incidenti con le navi siano stati causati da problemi relativi a carichi pericolosi mal riposti, non dichiarati o dichiarati in modo errato. Con un numero maggiore di container trasportati e navi portacontainer sempre più grandi, i rischi aumentano in numero, valore e concentrazione. È difficile ignorare il legame tra carichi pericolosi non dichiarati, dichiarati in modo errato o mal riposti e la maggiore incidenza d' incidenti catastrofici di contenimento. A causa del rischio chiaro e presente principalmente per la sicurezza della vita ma anche per le navi, i loro carichi e l' ambiente, il BNC chiede a tutte le industrie della supply chain di lavorare insieme su una soluzione efficiente/efficace per la prevenire in futuro nuovi incidenti. Nel caso in cui il carico non sia rizzato nel container nel modo appropriato, le forze che agiscono sullo stesso, soprattutto in condimento avverso, possono causare conseguenze drammatiche per l' integrità e la stabilità del container a bordo della nave. Tuttavia, l' impropria caricazione o l' insufficiente rizzaggio (ancoraggio) del carico non solo può costituire pericolo per gli addetti alle operazioni di movimentazione o trasporto, ma anche provocare danni a merce e attrezzature. L' International Maritime Organization ha dettato norme per la corretta pratica nelle operazioni di riempimento del container e ancoraggio del carico al suo interno; soprattutto in termini di: a) sicurezza: inesattezza della determinazione della VGM (Verified Gross Mass); inadeguatezza del





Il Nautilus

Trieste

del carico, danni alla stabilità del container); b) protezione: consapevolezza da parte di tutti gli addetti alle operazioni di riempimento, chiusura di sicurezza, movimentazione e trasporto delle merci della necessità di adottare procedure che aumentino il livello di sicurezza. Ricordiamo che caratteristiche tipiche del trasporto marittimo sono: le forze trasversali e longitudinali possono essere molto elevate e ciò a causa del rollio e del beccheggio della nave; il movimento ondoso del mare può diminuire la forza di gravità; le forze agenti possono avere durata lunga. Il Comandante della nave è responsabile dell' integrità della sua unità e anche del rizzaggio del carico; ma non per questo si assume la responsabilità dell' eventuale danneggiamento del carico causato da negligenza nel rizzare il materiale all' interno del container. Il report del BNC conclude che le ragioni di tali incidenti con carichi pericolosi sono diverse e comprendono norme impegnative, divieti di carico, filiere più complesse e vari livelli di comprensione dei processi. Per questi motivi è importante che le parti interessate lavorino insieme e adottino una serie di misure che affrontino le potenziali cause. Il report della BNC contiene dodici raccomandazioni nell' ambito del loro approccio olistico che vanno dall' abbracciare una cultura della sicurezza al rispetto delle merci pericolose alle misure pratiche per le ispezioni e il monitoraggio di container e navi. La filosofia del BNC è contenuta tutta nel suo report dal titolo 'Un approccio olistico globale per migliorare la sicurezza e affrontare il trasporto di merci pericolose non dichiarate, dichiarate male e altre non conformi'. Il National Cargo Bureau è stato incorporato come organizzazione senza scopo di lucro e ha iniziato le sue operazioni nel 1952. L' Ufficio è stato creato per fornire assistenza alla Guardia Costiera degli Stati Uniti nello scarico delle sue responsabilità ai sensi della Convenzione internazionale per la sicurezza della vita in mare del 1948. Abele Carruezzo

Il Dispaccio

Trieste

Ecco il progetto ISTEN (Integrated and Sustainable Transport in Efficient Network)

Ieri mattina, si è tenuto un evento di disseminazione locale relativo al progetto comunitario ISTEN, evento organizzato dall' Università Mediterranea di Reggio Calabria (Capofila del progetto) in collaborazione con la Fondazione Istituto di Trasporti e Logistica (ITL) e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** (partner italiani del progetto). Il progetto ISTEN (Integrated and Sustainable Transport in Efficient Network, ovvero Trasporto Integrato e Sostenibile in una Rete Efficiente) è un progetto di ricerca applicata finanziato dalla Commissione Europea nell' ambito del Programma INTERREG ADRION (Area **Adriatico-Ionica**). Durante l' evento sono stati illustrati i risultati principali del progetto, il cui obiettivo è quello di qualificare i porti dell' Area ADRION come nodi strategici e hub individuando strategie, cluster e piani d' azione comuni per migliorare le connessioni intermodali con l' hinterland, promuovendo il trasporto ferroviario e migliorando i collegamenti di ultimo miglio ai corridoi TEN-T, anche attraverso l' innovazione e il trasferimento di conoscenze tra porti e terminali intermodali dell' area Ionico-Adriatica. Il Progetto, di durata triennale, dovrebbe essere concludersi nel mese di novembre 2020, con un Convegno finale programmato a Reggio Calabria. Nel corso del meeting è stato messo in evidenza il contributo del progetto ISTEN all' analisi delle sfide e alla ricerca di soluzioni per migliorare la connettività nella regione **Adriatico-Ionica**, con particolare attenzione al potenziale della logistica calabrese e dei suoi principali porti commerciali (Gioia Tauro, Vibo Valentia, Crotone e Corigliano Calabro). A causa delle problematiche legate all' emergenza sanitaria, il meeting si è tenuto attraverso piattaforma on-line e sono intervenuti: Tommaso Isernia (Direttore del Dipartimento DIIES dell' Università Mediterranea di Reggio Calabria); Nicola Moraci (Prorettore alla Ricerca dell' Università Mediterranea di Reggio Calabria, in rappresentanza del Rettore Marcello Zimbone); Domenico Gattuso (Coordinatore scientifico del Progetto ISTEN, Università Mediterranea di Reggio Calabria); Anna Carobolante (**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**); Giuseppe Luppino (Fondazione Istituto di Trasporti e Logistica); Gualtiero Tarantino (Presidente Sezione trasporti e logistica Unindustria Calabria); Antonino Tramontana (Presidente Camera Commercio di Reggio Calabria); Andrea Agostinelli (Commissario straordinario **Autorità Portuale** di Gioia Tauro); Domenica Catalfamo (Assessore ai Trasporti, Infrastrutture, Lavori pubblici, Urbanistica Regione Calabria). All' incontro hanno anche partecipato tecnici, studiosi, ricercatori universitari ed operatori calabresi del settore dei trasporti e della logistica. Sul sito <https://isten.adrioninterreg.eu> sono disponibili informazioni relative al Progetto ISTEN e ai link istituzionali di partenariato.



Conte e tre ministri per il Mose «Soluzioni nuove per la sabbia»

Test di tutte le paratoie. Corteo acque o di protesta. Brugnaro: risposte sulle crociere

A. Zo.

VENEZIA Il premier Giuseppe Conte, «scortato» per dubbi e curiosità dal progettista Alberto Scotti e poi diretto a Pellestrina, dove era già stato all'indomani dell'«aqua grande» del 12 novembre scorso. Tre ministri - Paola De Micheli (Infrastrutture), Luciana Lamorgese (Interno) e Federico D' Incà (Rapporti con il Parlamento) - e altrettanti sottosegretari, i veneti Andrea Martella, Pier Paolo Baretta e Achille Variati. Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro e il governatore Luca Zaia, che parleranno con il super-commissario Elisabetta Spitz, il provveditore Cinzia Zincone, il commissario del Consorzio Venezia Nuova Francesco Ossola e il premier. Mezzo migliaio di invitati - tra cui tanti dirigenti e dipendenti del Provveditorato, compresi gli ex presidenti Roberto Linetti, Ciriaco D' Alessio e Roberto Daniele - di cui più di metà in una motonave noleggiata da Actv, assicurando le distanze anti-Covid. Ci saranno anche fieri oppositori del Mose come Andreina Zitelli («spero che non ci siano toni trionfalistici, il Mose non è il progetto salvifico raccontato al mondo») e Italia Nostra e Wwf. E' tutto pronto per il grande evento di oggi, la prima volta in cui le 78 paratoie del Mose saranno sollevate tutte insieme. Dopo i test delle ultime due settimane (in cui sono stati usati anche i generatori per simulare un blackout) e le riunioni febbrili, alle 10.30 toccherà a Conte dare il via alle operazioni di sollevamento. Non dovrebbero esserci grossi problemi, anche perché il mare dovrebbe essere piatto, con un picco di marea a 65 centimetri per le 15. «Presto proveremo il Mose anche in condizioni più critiche», dice Zincone. «Comunque si formerà un dislivello tra mare e laguna», sottolinea Scotti, che rassicura sul problema dei sedimenti che, dal lato di Punta Sabbioni (nome geografico non casuale), si sono incuneati sotto le ultime paratoie impedendo loro di adagiarsi sul fondale: «Sono rimaste sollevate di appena 3 gradi, sarà risolto con il mezzo previsto per la rimozione della sabbia». «Stiamo anche valutando soluzioni tecnologicamente più avanzate», aggiunge Zincone, ammettendo però che l' accumulo è «più abbondante del previsto». L' arrivo di mezzo governo in laguna ovviamente è visto con attenzione da Brugnaro. «La città ha bisogno che il Mose funzioni, ma anche delle opere compensative e di risposte sulle navi da crociera», afferma. Per questo Cesare De Piccoli ricorda che il suo progetto di terminal alla bocca di Lido è l' unico ad aver superato la Via. E anche il neopresidente nazionale designato di Assoagenti Alessandro Santi ha scritto a De Micheli chiedendo risposte sul porto, tanto più ora che il presidente **Pino Musolino** è a rischio di commissariamento dopo la bocciatura del bilancio. Ovviamente i comitati No Mose non resteranno a guardare. A partire dalle 9 è previsto un corteo acquatico in bacino di San Marco per protestare contro l'«inaugurazione». «Abbiamo deciso di autoinvitarci al lauto banchetto - dicono - come portavoce della città degna rimasta inascoltata in questi trent' anni di corruzione, ritardi, malagestione ed inadeguatezza coatta». Ieri Spitz ha anche incontrato i segretari veneziani di Cgil, Cisl e Uil, Ugo Agiollo, Paolo Bizzotto e Gerardo Colamarco, assicurando loro il tempestivo pagamento dei fondi chiesti dal Cvn: «Chiederemo un incontro urgente ai commissari sui continui ritardi negli stipendi ai lavoratori di Comar, Cvn e Thetis», concludono.



Su la diga del Mose Venezia senza mare

Alberto Zorzi

VENEZIA Sono passati quasi 54 anni dal 4 novembre 1966 e da quell'«acqua granda» da 194 centimetri (piazza San Marco sotto per un metro) che aprì il dibattito sulla difesa di Venezia. E 17 dalla posa della prima pietra del 14 maggio 2003 con Silvio Berlusconi. Oggi il premier Giuseppe Conte, con tre ministri (tra cui Paola De Micheli, titolare delle Infrastrutture) e altrettanti sottosegretari, sarà a Venezia per la prima volta in cui le dighe del **Mose** separeranno la Laguna dal mare. Una prova molto attesa, visto che non sono mai state tirate su insieme tutte e quattro le schiere, formate da 78 paratoie. «Non è un'inaugurazione, l'opera non è ancora conclusa», ha ripetuto in questi giorni il provveditore alle opere pubbliche del Triveneto Cinzia Zincone, «committente» del **Mose**. A lei dallo scorso novembre, dopo la seconda acqua alta della storia, è stato affiancato il super-commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz, mentre alla guida del pool di imprese esecutrici, il Consorzio Venezia Nuova, ci sono due commissari Anac, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, insediati dopo gli arresti per lo scandalo tangenti del 2014. Proprio i 187 centimetri del 12 novembre scorso hanno imposto un'accelerazione sull'uso «in emergenza» del **Mose**, che sarà terminato solo tra un anno e mezzo. Nel frattempo si cercherà di alzarlo in autunno in caso di maree eccezionali per proteggere la città e limitare i danni, anche grazie a un ponte radio fornito dall'Esercito. Per essere sollevate, le paratoie vengono svuotate dall'acqua e riempite di aria, così da galleggiare secondo il principio di Archimede. Gli oppositori (che oggi protesteranno con un corteo acquatico per l'ennesima volta) lamentano che questi test sono fatti sempre in condizioni di mare calmo e che con alta marea, vento e onde le paratoie non reggeranno. Ci sono poi le tante questioni aperte, per un'opera che alla fine costerà oltre 6 miliardi e con spese di manutenzione imprecisate, ma che potrebbero essere nell'ordine di 80-100 milioni l'anno: le tracce di ruggine e corrosione sulle paratoie e alcuni elementi delle cerniere (i meccanismi che le tengono agganciate agli enormi cassoni di calcestruzzo sul fondale), i danni delle mareggiate a una delle scogliere di sassi e alla porta della conca di navigazione - che serve per far entrare le navi commerciali a barriere chiuse - la sabbia che si insinua sotto alcune delle dighe e impedisce la loro chiusura totale. Questioni che saranno risolte, assicura il Provveditorato.



Il premier ai sollevamenti del Mose

*«Oggi la giornata -evento con la movimentazione delle 78 barriere delle quattro bocche di porto in contemporanea
ieri l' incontro dei sindacati del Consorzio Venezia Nuova e il commissario Spitz sullo sblocco della liquidità*

RAFFAELLA VITTADELLO

L' EVENTO VENEZIA Da programma, lo sbarco del premier Giuseppe Conte è previsto alle 9.40 sull' isola artificiale di fronte a San Nicolò, con una visita alla control room e l' incontro con le maestranze. Nel pomeriggio sarà a San Marco. Insieme a lui il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli. A fare gli onori di casa il provveditore alle Opere Pubbliche Cinzia Zincone e il commissario straordinario per il completamento della grande opera Elisabetta Spitz. Al seguito una motonave di giornalisti e altre autorità, che seguiranno alle 10 l' evento-inaugurazione, ovvero il test di sollevamento dell' intera schiera delle 78 paratoie del Mose, per la prima volta in contemporanea in tutte e quattro le bocche di **porto**. Dopo il test di martedì, quando il Consorzio ha scelto per precauzione di non movimentare le ultime sei barriere dal lato di Punta Sabbioni, per evitare di accentuare il problema della sabbia negli ingranaggi, e anzi, nella speranza che la corrente creata facesse una sorta di pulizia. Un problema che dovrà essere affrontato nelle prossime riunioni tecniche, a cui si dovrà dare risposta. Ma sono tanti i nodi che preoccupano, dalla crisi della liquidità alle criticità progettuali o agli errori contestati cui rimediare. L' INCONTRO Ieri il commissario straordinario ha incontrato a Palazzo X Savi i rappresentanti delle sindacati confederali provinciali di Cgil, Cisl e Uil e le federazioni di categoria, assicurando che verificherà - come previsto dall' incarico ricevuto dal Governo - che i finanziamenti richiesti di volta in volta dal Consorzio Venezia Nuova per gli stati di avanzamento lavori e la gestione dell' opera vengano tempestivamente liquidati al Consorzio. «Chiederemo - dichiarano i Segretari Ugo Agiollo, Paolo Bizzotto e Gerardo Colamarco un incontro urgente ai Commissari del Consorzio per confrontarci sui continui ritardi nell' erogazione degli stipendi e più in generale di tutte le loro spettanze ai lavoratori di Comar, Cvn e Thetis». È stata manifestata la necessità di affrontare quanto prima il futuro occupazionale di tutti i lavoratori impegnati nelle fasi di completamento e avviamento dell' opera, con un coinvolgimento preventivo dei sindacati. Un incontro tattico, quello di ieri, per evitare che il malumore dei lavoratori potesse dar adito a proteste nella giornata odierna, in cui l' imperativo categorico è che tutto fili liscio, considerati i 45 mila euro spesi per l' organizzazione. E se l' onorevole Nicola Pellicani sottolinea come non ci sia nulla da festeggiare, annunciando che non sarà presente e che è necessario continuare a lavorare sodo per garantire la consegna dell' opera, di sicuro a corollario dell' evento ci saranno una decina di barche del Comitato No Navi e Ambiente Venezia, da sempre oppositori del Mose, con fumogeni, striscioni e bandiere, che ospiteranno a bordo i giornalisti - anche stranieri - che non sono stati invitati dal Consorzio e che tenteranno di dare una propria lettura dei fatti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mose al via test generale alla presenza del governo

IL DEBUTTO VENEZIA Oggi per il **Mose**, il sistema di dighe mobili che dovrà difendere Venezia dalle acque alte, è il gran giorno, con un test che vedrà per la prima volta tutte le 78 paratoie alle tre bocche di porto, del Lido Treporti, Malamocco e Chioggia, alzarsi contemporaneamente, isolando così la laguna dal mare. E, a testimoniare l'importanza dell'evento, ci sarà la presenza dello stesso premier Giuseppe Conte, della ministra alle Infrastrutture, Paola De Micheli, di quello per i rapporti con il Parlamento Luigi D'Incà, oltre al presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, al sindaco Luigi Brugnaro oltre al provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone, e al commissario straordinario per il **Mose** Elisabetta Spitz. Di prima mattina, autorità, addetti ai lavori, e giornalisti raggiungeranno l'isola artificiale collocata al centro della bocca di porto del Lido, dove è stata allestita la control room e dove, alle 10, sono in programma i saluti istituzionali. Alle 10,30 poi è previsto il via alle fasi di sollevamento, che dovrebbero durare poco più di trenta minuti. Ma servirà ancora parecchio tempo per vedere l'opera effettivamente conclusa, dato che il termine dei lavori è programmato per il 31 dicembre 2021. B.L. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Per la prima volta si alzano 78 paratoie Mose, test ufficiale a lavori incompleti

Stamattina alle 11 ennesima cerimonia in stile militare. Presenti anche il premier Conte e la ministra De Micheli

Alberto Vitucci Le paratoie non vanno giù, la corrosione e i guai tecnici non sono stati risolti. Ma oggi nell' isola artificiale del bacan di Sant' Erasmo, in mezzo alla bocca di **porto** di Lido, sbarca il governo a "inaugurare" la grande opera. Saranno alzate per la prima volta insieme le 78 paratoie delle quattro barriere che dovranno separare la laguna dal mare. Il test più importante - e spettacolare - dei circa cinquanta che sono già stati fatti. Ma il Mose non è finito, né collaudato. Lo sarà, se tutto va bene, il 31 dicembre del 2021, come da cronoprogramma. Mentre si parla di grandi opere, finanziamenti e ripartenza dell' economia, il premier Giuseppe Conte ha deciso di esserci. Non è un' opera che gli appartiene, il Mose, con la sua storia quarantennale costellata di ritardi, polemiche errori e malaffare. Ma dopo l' Aqua grande del 12 novembre 2019 il mondo ha rinnovato la sua domanda: che fine hanno fatto i progetti per la salvaguardia di Venezia di cui si parla dal 1966? Ecco allora la nomina di un commissario straordinario (Elisabetta Spitz, architetto e già direttore del Demanio) e un' accelerazione "mediatica". In realtà i grandi problemi del Mose non sono affatto risolti. Come la corrosione delle cerniere, la sabbia che si ammassa nei cassoni quando le paratoie vengono sollevate. È successo anche pochi giorni fa, nell' ultimo test ufficiale. Sei paratoie della barriera di Treporti si sono alzate regolarmente ma non sono tornate nei loro alloggiamenti. Un guaio successo anche nel 2013. Segnalato dai tecnici già dai primi anni Duemila. La sabbia e la manutenzione sono problemi importanti. I costi non ancora decisi. Dunque, perché l' inaugurazione di oggi? Non c' è da celebrare un «modello Venezia», al contrario del modello Genova che ha consentito di rifare un ponte crollato in meno di due anni. In laguna il Comune è stato quasi sempre estromesso dalle decisioni, sono state sempre scartate le alternative al Mose. E la storia della grande opera e del grande monopolio, nato nel 1984, è carica di scandali e di lati ancora oggi oscuri. Cerimonia in perfetto stile militare. Con l' impiego massiccio di forze dell' ordine, motovedette, elicotteri. Sull' isola artificiale - costruita in mezzo alla laguna per ancorare le paratoie che stanno sott' acqua nella bocca di **porto** più grande (900 metri di larghezza) - è stato allestita una postazione da campo dell' Esercito per ospitare giornalisti e cameramen , ammessi in numero ridotto. Lo sbarco di Conte e De Micheli è previsto per le 10. Il sollevamento delle paratoie intorno alle 11. Alzarle non sarà un problema, viste le prove già fatte e le condizioni di mare calmo con assenza di vento. I problemi ci saranno al momento di riporle sul fondale. Quando le autorità probabilmente se ne saranno già tornate a casa dopo le foto e le interviste di rito. L' insabbiamento si ripresenterà quasi sicuramente. Perché la sabbia della settimana scorsa non è stata rimossa. Un problema dai costi notevoli, che vanno ad aggiungersi agli almeno cento milioni l' anno previsti oggi per la manutenzione delle dighe mobili, costate fino ad oggi quasi sei miliardi . Che dovranno essere staccate, ripulite ridipinte una ogni mese. Ci saranno anche i parlamentari veneziani del Pd. Nessuno dei Cinquestelle a parte il ministro D' Incà. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre
Venezia

il sindaco

Brugnaro: «La città ha bisogno che lo finiscano e che funzioni»

«Il **Mose**? Speriamo che funzioni. La città adesso ha bisogno che lo finiscano». Non è entusiasta della cerimonia annunciata per oggi dal governo e dal commissario Spitz, il sindaco Luigi Brugnaro. Da tempo chiede inascoltato - come i suoi predecessori- maggiori poteri sulle acque della laguna e sul controllo del **Mose**. E' riuscito a ottenere nell' autunno scorso la convocazione della Cabina di coordinamento coordinata dal prefetto. Dove si fa il punto dello stato dei lavori. «Certo che ci vado», dice, «è positivo che un Presidente del Consiglio venga. Approfitteremo per ricordargli che siano avviati gli altri interventi in laguna e per la manutenzione della città». A.V.

19 VENEZIA

La salvaguardia della laguna

Per la prima volta si alzano 78 paratoie Mose, test ufficiale a lavori incompleti

Stavattina alle 11, anniversario commemorativo della morte di Mussolini. Presenti anche il premier Conte e la ministra Del Muro

2021
12
2013
17



Il sindaco Luigi Brugnaro, a sinistra, con il commissario Spitz, a destra, durante il test delle paratoie Mose. In alto: la laguna di Venezia.

Il sindaco Luigi Brugnaro, a sinistra, con il commissario Spitz, a destra, durante il test delle paratoie Mose. In alto: la laguna di Venezia.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Nel 1988 le prime foto con il "Modello sperimentale elettromeccanico" De Michelis e Bernini. Poi Berlusconi e Matteoli, fino a Lupi e Delrio

Le inaugurazioni precedenti Una storia lunga quarant' anni

le cerimonie Dalla posa della "prima pietra" sono passati 17 anni. Dall' inaugurazione del primo **Mose** 32. Dalla creazione del Consorzio Venezia Nuova, concessionario monopolista della salvaguardia, quasi 40. Una storia lunga due generazioni, quella del **Mose**. Opera scelta nei primi anni Ottanta e mai più messa in discussione. Gli olandesi a Rotterdam l' avevano scartata per via dei meccanismi sott' acqua. In laguna l' avevano scelta preferendola ad altre soluzioni. «Non impatta sull' ambiente». In realtà le barrere di cento e le isole artificiali sono oggi ben visibili. Annunci, conferenze, inaugurazioni. Passerelle di ministri. E alla fine, nel 2013-2014, le inchieste dlla Guardia di Finanza che avevano messo fine al sistema. Il primo a inaugurare il **Mose**, il 3 novembre del 1988 e Gianni De Michelis, socialista e vicepresidente del Consiglio. Il «Modulo sperimentale elettromeccanico» viene fotografato davanti a San Marco. Il «partito del fare» ha segnato il primo punto in suo favore. Anche se a Venezia la giunta guidata dal delfino di De Michelis Nereo Laroni cade per mano di un altro socialista, l' ex sindaco Mario Rigo «Prima il disinquinamento poi il cemento», lo slogan coniato. Con lui nelle foto sorridenti ci sono i ministri dei Lavori pubblici Enrico Ferri Psdi), quello delle Partecipazioni statali Carlo Francanzani, il presidente della Regione Carlo Bernini. Doge Dc. Il 14 maggio 2003 è Silvio Berlusconi a mettere il primo mattone, in una cerimonia blindata nel Collegio Morosini a Sant' Elena, assediato dalle barche dei manifestanti. Con lui i ministri Pietro Lunardi e Altero Matteoli, il sindaco Paolo Costa, il governatore Giancarlo Galan. L' 8 giugno del 2010 tocca a Luca Zaia, leghista succeduto a Galan, visitare i cantieri del **Mose** a Treporti. Cerimonia che si ripete tre anni più tardi, il 23 luglio 2013 con il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, che torna a Chioggia un anno dopo, e il 23 luglio 2015 con Graziano Delrio. Cerimonie che non sempre hanno portato fortuna a ministri e politici, in parte finiti anche nelle inchieste **Mose** come Galan e Matteoli. Oggi, cinque anni dopo, tocca al governo Conte e alla ministra Paola De Micheli. --A.V.



OGGI L' INAUGURAZIONE A VENEZIA

Mose, apertura col fiato sospeso Il rischio fiasco è dietro l' angolo

dal nostro inviato Giampaolo Visetti VENEZIA - A trentadue anni dal progetto, a diciassette dalla posa della prima pietra e dopo 6 miliardi di soldi pubblici investiti in acciaio, cemento e tangenti, Venezia rimette oggi in scena una contestata inaugurazione del **Mose**. Per la prima volta, sotto gli occhi puntati del mondo, la laguna verrà totalmente separata dal mare aperto, che in condizioni particolari di venti, lune e maree sommerge la città con l' acqua alta. L' ultimo shock lo scorso novembre: centro storico e isole scomparvero sotto la seconda ondata più catastrofica della storia, fermatasi a quota 187 centimetri. Davanti al presidente del Consiglio Giuseppe Conte, ai ministri Paola De Micheli e Luigi D' Incà, al governatore del Veneto Luca Zaia, al sindaco Luigi Brugnaro e a una folla di rappresentanti di governo e parlamento, alle 10.30 verrà dato l' ordine di alzare tutte le 78 paratoie delle tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia. L' ingegner Davide Sernaglia e la squadra di tecnici che coordinano le operazioni di sollevamento, grazie all' aria soffiata all' interno delle barriere, avvieranno così le ultime prove generali dell' opera a cui l' Italia affida il destino del luogo-simbolo più fragile della sua bellezza. A volere lo spettacolo di questo test pubblico, il commissario straordinario Elisabetta Spitz, nominata da De Micheli dopo l' ultima catastrofe, e il provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Cinzia Zincone. L' azione, ripresa all' alto dai droni dell' Esercito, partirà dalla control room del Lido e sarà seguita dall' isola artificiale costruita davanti a Sant' Erasmo. Dopo il «mai più» invocato dai veneziani in novembre, in caso di emergenza Spitz si era impegnata a rendere operativo il **Mose** «entro sei mesi». Questo tempo è passato: oggi, in attesa di conclusione, collaudo e consegna dell' opera a fine 2021, le due donne che hanno preso in mano la pesante eredità dell' originario consorzio, decapitato dagli arresti nel 2014 e a sua volta commissariato, devono infine «dimostrare a tutti che il **Mose** funziona ». Proprio su tale obiettivo si concentrano in queste ore polemiche, attacchi interni e annunciate manifestazioni di protesta. I 45 mila euro spesi per l' odierno "show del **Mose**" non sono niente, rispetto agli oltre 22 milioni spariti in mazzette e alle centinaia sprecate. Gli esperti contestano piuttosto l' opportunità di una inaugurazione ai massimi livelli non solo perché «l' opera non è finita e non è collaudata», ma perché «ancora non può realmente funzionare». Gli ambientalisti, decisi a sbarcare oggi sull' isola che ospita le autorità, sostengono invece che il progetto più semplicemente «è vecchio, risulterà inutile e sta causando invece la morte della laguna». Gli ultimi test non alimentano l' ottimismo. La settimana scorsa sei paratoie, al largo di Punta Sabbioni, dopo essere emerse dall' acqua non sono riuscite a rientrare nei cassoni che le contengono sul fondo del mare. A inceppare leve e cerniere, la sabbia accumulata nell' operazione: non può essere rimossa, va smaltita come rifiuto speciale e i costi esplodono. Martedì, all' ultima prova fatta per scongiurare il rischio di perdere oggi la faccia in diretta, anche a causa di un possibile blackout elettrico, le sei paratoie non sono state nemmeno mosse. «Insabbiamento e corrosione - dice l' ingegner Luigi D' Alpaos, docente di idrodinamica lagunare e tra i massimi esperti di **Mose** - sono noti dal 2006. Il fatto che in 14 anni non si sia trovato un rimedio, è grave. Suscita più di una perplessità prendere atto che con simili criticità funzionali si proceda comunque a inaugurare l' opera». In extremis la cerimonia è stata declassata ieri a semplice prova generale. Ultimato il nuovo ponte



La Repubblica

Venezia

Morandi a Genova e nel pieno della bufera sul rinnovo della gestione ad Autostrade, il governo Conte affida comunque al **Mose** la missione di inaugurare oggi simbolicamente l'era delle grandi opere nel Paese post- Covid. Se poi in autunno l' acqua alta tornerà a minacciare piazza e basilica di San Marco, le dighe mobili «devono essere pronte in ogni caso ad alzarsi». Per gli oppositori un test in luglio, con mare calmo e assenza di vento, non prova niente. Solleva invece inquietanti domande sui 100 milioni di euro annui per la manutenzione e sugli altri 45 (dopo gli iniziali 330) necessari per garantire la navigazione pure a paratoie in funzione. Anche perché il Consorzio Venezia Nuova, in attesa di essere sostituito da un' Agenzia pubblica, denuncia intanto di avere le casse vuote. Per protesta il commissario Giuseppe Fiengo ha annunciato che oggi non sarà all' inaugurazione. Da giugno il personale aspetta il versamento della quattordicesima ed Elisabetta Spitz ieri è stata costretta ad assicurare ai sindacati che i soldi si troveranno. Sul test incombeva il rischio-sciopero, barzelletta estrema che le autorità hanno dovuto scongiurare. Tra molte incognite e non meno contestazioni, il **Mose** prova da oggi a uscire dal mare per salvare la vita sulla terra di Venezia: in laguna pochi ci credono, nessuno ha voglia di festeggiare. ©RIPRODUZIONE RISERVATA

. LUIGI BRUGNARO Il sindaco di Venezia: "Troppo facile fare polemiche" Oggi l'inaugurazione con Conte, la ministra De Micheli e il presidente Zaia

"Entusiasta del Mose. Vent'anni di guai? Chiedete allo Stato"

FABIO POLETTI - Se ne parla dagli Anni Ottanta. I lavori sono iniziati nel 2003. Se tutto va bene sarà finito alla fine dell'anno prossimo. Ma oggi a Venezia, per la prima volta, va in scena il **Mose** al gran completo, con il test generale di innalzamento di tutte e 78 le paratoie che dovrebbero preservare la città dall'acqua alta. Ci sarà il premier Giuseppe Conte, il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, il governatore Luca Zaia, il commissario al **Mose** Elisabetta Spitz e ovviamente il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro. Sindaco Brugnaro, a che punto siamo con l'opera? «Intanto diciamo che si tratta di un'opera nazionale costruita dallo Stato. La città è sempre stata estromessa dalla costruzione. E questo potrebbe già spiegare alcuni problemi. Ma io non faccio polemiche. Sono un entusiasta del **Mose**. Certo davanti al comitatone ho chiesto una cabina di regia in Prefettura. I cittadini devono sapere. E noi siamo stanchi di essere presi in giro. Il progetto è in corso, i lavori sono proseguiti, ci sono ancora problemi per il vecchio meccanismo finanziario, ma si va avanti». **L'altro giorno, nella pre-prova, 6 delle 78 paratoie non sono scese regolarmente. Nessuna paura di un flop?**

«Stiamo parlando di un cantiere. Siamo pratici, non c'è da vergognarsi. Stiamo parlando di un'opera gigantesca che non ha mai fatto nessuno al mondo. Un'opera frutto dell'ingegnosità italiana. Quello che è successo l'altro giorno è avvenuto a Punta Sabbioni, dove come dice il nome c'è molta sabbia che ha rallentato la discesa delle paratoie. Speriamo che abbiano sistemato i cassoni, ma si continua a lavorare. Troppo comodo fare polemiche. Io non le ho mai fatte». Però vent'anni sono tanti. «Chiaro che non è un tempo congruo. Sono i mali dell'Italia. Io preferisco encomiare chi sta facendo di tutto per finirlo. I veneziani sono arrabbiati. Ma non basta protestare. Per troppi anni la politica è stata gestita da filosofi e intellettuali, dimenticandosi della tecnica. I mari si stanno alzando. Facile dirlo ora. Il **Mose** è stato pensato tanti anni fa per questo». A rallentare il progetto e a far lievitare i costi sono state anche le tangenti. Costruttori in galera, il suo predecessore Giorgio Orsoni ci ha rimesso pure la poltrona... «È un fatto storico. Ci sarà una verità giudiziaria. Ma io oggi devo pensare soprattutto alle case dei veneziani che vanno sott'acqua. Anche senza dimenticare che non si possono più fare opere come questa, finanziate e gestite direttamente dal governo di Roma. Il modello Genova, quello della ricostruzione del ponte Morandi, è il modello giusto: finanziare interamente l'opera e commissario unico. Oggi è arrivato il momento del fare. La politica degli incapaci mi fa abbastanza schifo». **Sicuro che il **Mose** sarà la soluzione?** «Non ci sono alternative. All'inizio si parlava di ore per innalzare le paratoie. Oggi ci vogliono



La Stampa

Venezia

20 minuti e altri 20 per stabilizzarle. È come una porta che si apre e si chiude. Può essere una soluzione anche per altri luoghi del mondo». In piazza ci saranno anche i No **Mose**. «No **Mose**, No Navi, No Vax, i soliti, un partito anarchico. Ma non si può sempre dire di no a tutto. Dobbiamo decidere se stare sempre nel mondo dei sogni o calarci nella realtà». **A proposito delle grandi navi in Laguna, come siamo messi?** «Siamo a niente. La proposta di fermarle a Marghera è sul tavolo da anni. Deve decidere il governo, ma ci sono state le elezioni e il Coronavirus. Era venuto qui anche l' allora ministro Danilo Toninelli. Dopo un giro in elicottero disse: "Ci penso io!". Siamo ancora qui».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Porto Savona -Vado traffici in calo del 40%: 'Marsiglia ci supera»

Il bilancio È drammatico e, dove non È arrivato il corona virus, ha colpito la paralisi della viabilità ligure. Secondo i dati dei sindacati Cgil, Cisl e Uil a causa della condizione infrastrutturali il traffico portuale di **Savona -Vado** È diminuito del 40 per cento. Pesanti anche gli effetti sulla produzione industriale locale che si assesta su un meno 25 per cento, mentre i danni di autostrade, legati al turismo e ai mancati arrivi, raggiunge il meno 60 per cento, sommandosi alla riduzione degli spostamenti per causa del covid. » una situazione tragica quella che fotografano i segretari dei sindacati confederali provinciali. Da Andrea Pasa della Cgil a Claudio Bosio, Cisl, passando per Giovanni Mazzione, Uil. Chiamando all' appello tutte le istituzioni, da quelle locali, sino a Regione e Governo, chiedono un immediato intervento per salvare la provincia di **Savona** dall' isolamento. «L' elenco delle urgenze È lungo odicono- si va dal potenziamento della rete ferroviaria in tutte le direzioni, a partire dalla linea **Savona** -Torino, alla realizzazione della Carcare-Predosa, alla sistemazione della rete autostradale esistente. Il nostro territorio sta perdendo completamente competitività e la stessa piattaforma, senza una adeguata rete viaria, rischia di non decollare realmente e di farsi battere, sul nascere, dalla concorrenza di Marsiglia».

S. C.



savona

Traghetti per Tangeri piano di Comune e Ata per gestire gli imbarchi

Accordo con Savona Terminal Auto prevede un' area di sosta da giovedì a venerdì e l' utilizzo degli ausiliari

Guardie giurate, bagni chimici, ingressi scaglionati e un' area riservata ai viaggiatori che si imbarcano per Barcellona e Tangeri sui traghetti di Grimaldi. Con la ripresa dei viaggi si ripresenta il problema di come gestire chi deve imbarcarsi, visto che l' accesso al **porto** è in pieno centro cittadino. Negli anni scorsi sono stati molti i casi di persone che, in attesa dell' imbarco, su auto o pulmini sovraccarichi di bagagli, parcheggiavano un po' ovunque all' ingresso **porto**, nella zona di corso Mazzini. Ma c' è anche chi arriva in anticipo, anche di un giorno, sulla partenza e bivacca nel parcheggio sotto al Priamar o nei giardini di corso Mazzini, con ricadute negative sull' igiene pubblica e con conseguenti situazioni di degrado. Per gestire il problema legato agli imbarchi il Comune ha firmato un protocollo d' intesa con Savona Terminal Auto (Gruppo Grimaldi) e Ata. Ogni giovedì alle 12 Ata riserverà un' area di sosta nella parte superiore del posteggio a pagamento di Corso Mazzini per veicoli in attesa dell' imbarco sulla linea Savona-Barcellona-Tangeri, in modo da regolamentare l' afflusso di passeggeri che giungeranno la sera prima dell' imbarco a Savona. L' area viene riservata ai passeggeri dei traghetti per

Barcellona-Tangeri a partire da questa mattina. Ogni venerdì mattina due ausiliari del traffico, in accordo con la polizia locale, controlleranno il flusso di auto in entrata nel parcheggio e indirizzarle poi verso il **porto**. Savona Terminal Auto si è fatta carico dell' installazione di due bagni chimici per passeggeri in sosta in attesa dell' imbarco che saranno aperti e fruibili nelle sole giornate del giovedì e del venerdì e comunque fino all' imbarco di tutti i passeggeri. Dalle 18 alle 22 dei giovedì che precedono la partenza del traghetto, una guardia giurata collaborerà con la polizia locale nella gestione delle auto e dei passeggeri in ingresso all' area a loro dedicata. La guardia giurata sarà presente anche nella mattinata del venerdì, giornata di partenza del traghetto, insieme agli ausiliari del traffico di Ata per gestire l' ingresso al **porto** delle auto e dei passeggeri che hanno sostato nel parcheggio loro riservato. Inoltre sui biglietti del traghetto verranno indicati orari differenti di ingresso al varco portuale.e. r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Funivie, il Ministero ordina i carotaggi lungo la linea devastata dalle frane

Il Mit vuole la verifica diretta dopo aver stanziato 4 milioni Ma non convince l'ipotesi di affidare la gestione all'Authority

Luisa Barberis Giovanni Vaccaro/SAVONA Sono partiti i carotaggi nel tratto della linea di Funivie Spa danneggiato dal maltempo dello scorso anno. E intanto dal tavolo tecnico emerge il quadro generale che dovrà essere valutato per decidere le sorti dell'azienda. L'obiettivo È accelerare l'iter, pur tra mille dubbi e difficoltà, per scongiurare un' involuzione che provocherebbe una crisi a catena dal porto di Savona a Italiana Coke a Cairo. Gli effetti del blocco dell'impianto funiviario sono già tangibili sulla banchina del Terminal Alti Fondali (Tafs) e due navi di clienti diversi da Italiana Coke sono state dirottate su Genova dai committenti. Invece lunedì arriverà a Savona una nave con 50 mila tonnellate di carbone per Italiana Coke, che sarà portato in Valbormida ancora con i camion. Si È intanto insediato il commissario di Funivie, Roberto Ferrazza, provveditore alle opere pubbliche di Piemonte, Valle d' Aosta e Liguria (nominato dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli), che ha dato il via ai carotaggi per verificare la situazione dell' area in cui si trovano i piloni danneggiati. Il Mit intende verificare direttamente dopo aver previsto uno stanziamento di quattro milioni per il ripristino degli impianti in 15-18 mesi. Non solo: poiché l' amministrato re delegato, Paolo Cervetti, ha comunicato la restituzione al Mit della concessione, si sta facendo largo l' ipotesi di affidare temporaneamente la gestione dell' impianto funi viario all' **Autorità di sistema portuale**. Sorgono però dubbi e resistenze: poiché la Port **Authority** era stata obbligata per legge a cedere le sue quote azionarie di Funivie, non convince l' idea di riaffidare proprio a Palazzo San Giorgio il timone, sia pure in via provvisoria. Inoltre sembra che lo stesso presidente Paolo Emilio Signorini preferirebbe evitare di assumere quest' onere. Mit e **Autorità portuale** hanno aperto un tavolo tecnico per analizzare la situazione su più ampia scala. Il Ministero sta valutando come intervenire sulla gestione di una linea che trasporta solo dal porto verso la Valbormida e non viceversa, Palazzo San Giorgio deve preoccuparsi di un Terminal Alti Fondali che sta soffrendo poiché, per lo stesso motivo, può sbarcare i carichi ma non imbarcarli, e in più deve far partire il carbone su camion, con problemi logistici non indifferenti e tempi più lunghi. E poi c' È il committente, Italiana Coke, che sta attraversando un periodo di crisi, dato che il mercato del coke si È ridotto in dieci anni. Gli effetti del blocco di Funivie sono evidenti in banchina. Sono aumentati i tempi per sbarcare i carichi e trasferirli nei depositi di Cairo. Inoltre dirottare le merci sui camion comporta un aggravio di costi quantificabile tra il 20 e il 30%, di conseguenza Tafs È costretto a ritoccare i prezzi applicati ai clienti. «L' auspicio È che la funivia venga ripristinata nel minor tempo possibile - spiega Luca Odero, direttore di Tafs oDopo il blocco di Funivie ci siamo trovati con un terminal, ma senza deposito, visto che i parchi di accumulo sono a Cairo. Questa situazione ha portato a una riduzione dell' import per quanto riguarda la merce di clienti terzi, ossia al di fuori del gruppo industriale. Una chance È però rappresentata dalla possibilità di esportare ed È su questo aspetto che stiamo investendo, cercando di organizzare meno sbarchi, ma più imbarchi per conto di Italiana Coke. Al momento stiamo lavorando con **Autorità portuale** per sviluppare l' export».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Arriva la firma domani riapre Scaletto dei disabili

La firma tanto attesa è arrivata e sabato lo Scaletto senza Scalini, la spiaggia attrezzata per persone diversamente abili, potrà finalmente aprire. Un servizio fondamentale per i tanti utenti liguri e di fuori regione che, ogni anno, grazie all'impegno della cooperativa sociale Laltromare, posso recarsi in spiaggia e fare un bagno in mare. Dopo il pagamento in corsa dei quattrocento euro richiesti dalla Corte dei conti, con una delibera di giunta del Comune, per la concessione demaniale non più a titolo gratuito ma oneroso, l' **Authority** 6 riuscita a dare il via libera e oggi i lavoratori della cooperativa, una decina tra bagnini qualificati e assistenti, allestiranno il tratto di spiaggia nel quartiere delle Fornaci per accogliere i primi utenti domani. La stagione sarebbe dovuta iniziare il primo luglio. Due i turni, mattino e pomeriggio con la sola esenzione di chi arriva da fuori regione, per consentire a tutti di accedere rispettando le normative anti-covid. Silvia Campese / SAVONA Dopo ferragosto, le navi di Costa Crociere torneranno a solcare il mar Mediterraneo, partendo e arrivando da Savona. In attesa dell'ufficialità e della definizione dei protocolli sanitari, in fase di approvazione, il periodo di ripartenza, con un approccio graduale e sperimentale del numero di navi, sarà compreso tra metà agosto e fine settembre. Un sospiro di sollievo per la città che, dopo la fase di tensione tra Comune e compagnia di navigazione, sembra avere scongiurato la rottura con Costa. Ma, alle spalle del risultato, ci sarebbe un complesso e delicato lavoro di ricucitura dei rapporti. Lo confermerebbe, dopo le dichiarazioni del direttore di Unione Industriali al Secolo XIX, Alessandro Berta, una lettera del sindaco Ilaria Caprioglio, inviata al direttore generale di Costa, Neil Palomba, dai toni decisamente conciliatori. Quasi a mettere le mani avanti rispetto al pericolo, che aveva preso campo nei giorni del lockdown, di una marcia indietro, da parte di Costa, rispetto alla conferma del proprio "home port" a Savona. In occasione della no mina, comunicata ieri da Costa, di Neil Palomba a vice presidente di Carnival Cruise Line (società anglo americana, che controlla Costa Crociere), Caprioglio ha colto il momento per complimentarsi. Ricordando e sottolineando che la compagnia di navigazione «È stata motore dello sviluppo economico, turistico e sociale della città». Evidenziando, in particolare, come «in vent'anni di collaborazione si sia creato un rapporto che, di fronte alla pandemia globale e allo stato di emergenza nazionale, si è dimostrato più solido che mai». Parole che sembrano voler dare un colpo di spugna agli accesi scontri, che si erano consumati nei giorni in cui Costa Luminosa, in piena emergenza, era approdata a Savona. A bordo c'era 718 passeggeri e 868 membri dell'equipaggio, con un ampio numero di "positivi" al Covid e una concitata fase di interventi per scongiurare emergenze sul territorio. Nel finale della lettera, il primo cittadino sottolinea la «piena disponibilità a collaborare anche in vista della stesura del nuovo Mou, (il memorandum d'intesa sul controllo dello Stato del porto)». Toni decisamente differenti e voglia di ristabilire un rapporto stretto con la compagnia. Pace fatta, sembrerebbe. Lo dimostra la conferma dell'imminente ripresa delle crociere da Savona. «Stiamo lavorando per ripartire il prima possibile», ha fatto sapere Costa. L'approccio sarebbe graduale e si articolerebbe su una fase di test degli itinerari, tra ferragosto e tutto il mese di settembre, con un numero limitato di navi scagliate. Al vaglio, in questi giorni, ci sarebbe proprio l'individuazione della sequenza e dei percorsi di viaggio. Intanto, la città si sta preparando a ricevere i crocieristi. Sempre il sindaco sottolinea nella lettera a Palomba, che «il Museo d'Arte di Palazzo Gavotti ha riaperto in totale sicurezza e



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

sono in preparazione nuove modalità di visita guidata per accogliere i vostri turisti». Senza i crocieristi, l'afflusso delle visite al Museo della ceramica, alla Pinacoteca e all'Archeologico È decisamente ridotto. Anche i bar, soprattutto quelli di via Paleocapa e corso Italia iniziano a rimpiangere i turisti, che fanno tappa nelle varie attività savonesi, nella mezza giornata di imbarco e di sbarco. Un'economia che, con il lockdown e il blocco delle crociere, si È paralizzata. Ma che oggi, se non ci saranno problematiche sanitarie inaspettate, dovrebbe riprendere costituendo un volano economico a cui la città non può rinunciare.

Savona, via libera dall' Autorità Portuale: riapre lo Scaletto senza Scalini

Da sabato riparte la spiaggia con il servizio dedicato alle persone disabili dopo le polemiche dei giorni scorsi

Aprirà sabato la spiaggia libera attrezzata dello Scaletto senza Scalini delle Fornaci dopo le polemiche dei giorni scorsi legate alla richiesta dell' **Autorità Portuale** del pagamento di un tributo per la concessione. Il tributo è stato pagato dall' amministrazione comunale e la Port Authority ha dato il via libera, facendo sì che da domani la cooperativa sociale Laltromare che gestisce l' area potrà partire con le operazioni di montaggio e da sabato riaprire la spiaggia. Nella giornata di ieri il presidente Ugo Cappello ha esposto la problematica ai dipendenti e ad alcuni cittadini con disabilità, alla presenza dei consiglieri di minoranza del M5S, PD, Italia Viva e Rete a Sinistra. Via libera con 10 giorni di ritardo quindi alla spiaggia conosciuta per il suo lavoro di assistenza alle persone disabili. News collegate: Savona, la riapertura dello "Scaletto senza Scalini" è appesa ad un filo. Cappello (Laltromare): "Attendiamo firma da **Autorità Portuale**" - 08-07-20 13:02 Savona, la riapertura della spiaggia dello "Scaletto senza scalini" è ancora in stand by. Cappello (Cooperativa Laltromare): "La pazienza è finita" - 07-07-20 15:51.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il documento all' esame dell' Autorità portuale esclude una posizione dominante dalla fusione dei due terminal genovesi

Psa-Sech, strada spianata dall'avvocatura

Simone Gallotti / GENOVA La strada per la fusione dei due principali terminal container di Genova adesso È in discesa. Il parere dell' avvocatura di Stato che l' Autorità di sistema portuale guidata da Paolo Signorini aveva richiesto prima di dare il via libera all' operazione al matrimonio tra Psa e Sech, È decisamente positivo, in modo persino netto rispetto agli standard utilizzati per questo tipo di documenti. L' avvocatura infatti «non riterrebbe che dall' operazione di fusione per incorporazione esaminata, il soggetto concessionario possa acquisire una posizione di mercato dominante rispetto alla catchment area». Nessun rischi di oligopolio o monopolio, secondo gli avvocati e il perché È spiegato nelle sette pagine di parere che Il Secolo XIX-TheMediTelegraph ha potuto visionare in anteprima e che contiene anche l' ok all' operazione tra Msc e Messina. NULLA OSTA Il semaforo verde all' operazione più contestata negli ultimi anni del porto di Genova È spiegato con semplicità: la fusione tra Psa e Sech va ipe sataw nel mercato di riferimento. Per i giuristi interpellati dall' Authority l' area da prendere in considerazione si riferisce a 300 chilometri di coste, da Vado a Livorno. Tutto l' alto Tirreno insomma, come argomenta l' avvocato generale dello Stato Gabriella Palmieri Sandulli: «In varie decisioni sia l' Agcm (l' Authority della Concorrenza, ndr) che la Commissione europea hanno ritenuto che, in linea di massima, possono ritenersi sostituibili porti che, nell' ambito dello stesso tipo di traffico merci, siano distanti tra loro dai 200 ai 300 km». Così non c' È alcun pericolo di posizione dominante secondo l' avvocatura dello Stato, che sottolinea come sia quello l' ambito da indagare per dare il via libera all' operazione. «La norma... tende a impedire la costituzione di oligopoli o, peggio ancora, di monopoli all' interno della realtà portuale da cui deriverebbe un' inammissibile restrizione della libera concorrenza - scrive l' avvocatura -. Al di fuori di questi limiti, l' esercizio del potere d' interdizione dell' Autorità portuale potrebbe porsi in irrimediabile contrasto con i principi di libertà di stabilimento e di libera circolazione dei capitali che devono trovare necessaria applicazione anche con riguardo al settore delle concessioni di beni pubblici». L' Authority su questa partita aveva poteri limitati e avrebbe potuto valutare solo «sull' eventuale decadimento dei requisiti d' idoneità tecnica o economica». In sostanza: via libera alla fusione e assoluzione per la lentezza dell' Authority. LE PROSSIME MOSSE Oggi il comitato di gestione del porto avrebbe dovuto essere quello decisivo, ma alla fine ci sarà solamente un' informativa e poi il voto potrebbe essere spostato a fine me Il parere dell' avvocatura di Stato inviato all' Authority se. Signorini presenterà i documenti sul tavolo, tra cui questo dell' avvocatura, e lascerà qualche giorno al board del porto per decidere. Nel parere figura anche il nome di Giacomo Aiello, l' ex capo di gabinetto del ministero dei Trasporti ai tempi di Maurizio Lupi. Signorini e Aiello hanno lavorato insieme nelle stanze dei palazzi romani e il giurista È stato a un passo dal ricoprire il ruolo di segretario generale della Regione guidata da Giovanni Toti, e persino nella rosa dei candidati alla presidenza del porto genovese, prima che la scelta ricadesse sul nome dell' ex collega. Aiello, scelto probabilmente anche per la competenza in materia, ha partecipato sei anni fa anche alla missione a Singapore per incontrare i vertici di Psa con l' allora ministro, il presidente del porto dell' epoca Luigi Merlo e il numero uno della banchina genovese di Pra' Gilberto Danesi.



Psa-Sech, via libera alla fusione dall' Avvocatura dello Stato / Il documento

VITO DE CEGLIA

Roma - Via libera. L' Avvocatura dello Stato ha dato luce verde alla fusione Psa-Sech e ShipMag è in grado di anticipare i contenuti. L' Avvocatura delimita il mercato in cui la fusione tra i due principali terminal container di **Genova** deve essere analizzata: "In varie decisioni sia l' AGCM che la Commissione Europea hanno ritenuto che, in linea di massima, possono ritenersi sostituibili porti che, nell' ambito dello stesso tipo di traffico merci, siano distanti tra loro dai 200 ai 300 Km". Quindi bisogna analizzare non solo il **porto** di **Genova**, ma anche quelli della Spezia, Vado e Livorno. E' la vasta "catchment area" dello scalo genovese ed è lì che si deve misurare il peso dell' operazione. Per questo l' Avvocatura conclude che " non riterrebbe che dall' operazione di fusione per incorporazione esaminata, il soggetto concessionario possa acquisire una posizione di mercato dominante rispetto alla catchment area". Non c' è posizione dominante insomma, ma resta da capire come siano stati valutati quei 300 chilometri, se sia stata presa in considerazione anche l' assetto azionario dei terminal presenti. Nel parere dell' Avvocatura è finita anche l' operazione di ingresso di MSC nel gruppo Messina che proprio recentemente è stata finalizzata dalle due società. Il controllo non sarà più congiunto come si era ipotizzato, ma saranno i Messina ad esercitarlo.

Informative

Non è alcun partner strategico dell'Avvocatura dello Stato e ShipMag non è un'entità pubblica. Non è alcun partner strategico dell'Avvocatura dello Stato e ShipMag non è un'entità pubblica. Non è alcun partner strategico dell'Avvocatura dello Stato e ShipMag non è un'entità pubblica.

Psa-Sech, via libera alla fusione dall'Avvocatura dello Stato / Il documento

19 LUGLIO 2020 - Vito De Ceglia



Scopri di più e personalizza

Roma - Via libera. L'Avvocatura dello Stato ha dato luce verde alla fusione Psa-Sech e ShipMag è in grado di anticipare i contenuti.

L'Avvocatura delimita il mercato in cui la fusione tra i due principali terminal container di Genova deve essere analizzata. "In varie decisioni sia l'AGCM che la Commissione Europea hanno ritenuto che, in linea di massima, possono ritenersi sostituibili porti che, nell'ambito dello stesso tipo di traffico merci, siano distanti tra loro dai 200 ai 300 Km". Quindi bisogna analizzare non solo il porto di Genova, ma anche quelli della Spezia, Vado e Livorno. E' la vasta "catchment area" dello scalo genovese ed è lì che si deve misurare il peso dell'operazione.

Per questo l'Avvocatura conclude che "non riterrebbe che dall'operazione di fusione per incorporazione esaminata, il soggetto concessionario possa acquisire una posizione di mercato dominante rispetto alla catchment area". Non c'è posizione dominante insomma,

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Genova24

Genova, Voltri

Caos Autostrade, Toti al lavoro per la richiesta danni ad Autostrade e Mit. Bucci alla finestra: "Decideremo come Anci"

Il sindaco prende tempo: "Serve decisione unitaria", ma molti altri enti e categorie potrebbero accordarsi

Genova. Il sindaco di **Genova** e presidente di Anci Liguria Marco Bucci convocherà nei prossimi giorni l'ufficio di presidenza di Anci Liguria per decidere insieme agli altri Comuni se seguire la strada intrapresa dalla Regione Liguria, intenzionata a far causa a Mit e Autostrade per i danni subiti a causa di cantieri e chiusure. "Credo che, come abbiamo fatto per l'incontro in conference call con il ministro De Micheli, sia più efficace che i Comuni della Liguria si muovano tutti insieme - ha spiegato il sindaco di **Genova** - per questo convocherò l'ufficio di presidenza di Anci per decidere il da farsi". La Regione Liguria è indubbiamente in una fase più avanzata: dopo l'ordinanza in cui il governatore Toti aveva chiesto entro tre giorni a Mit e Autostrade un nuovo piano della manutenzione che potesse consentire insieme la mobilità dei liguri e dei turisti a cui il Mit non ha risposto, venerdì scorso è partita la diffida nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e di Autostrade per concordare bonariamente sedendosi a un tavolo una qualche forma di risarcimento danni alla Regione. Se non ci saranno novità nelle prossime 24 ore - la scadenza della diffida era 7 giorni - l'ufficio legale della Regione

Liguria supportato dal consulente giuridico Lorenzo Cuocolo avvieranno gli atti per la citazione in giudizio. I danni su cui la Regione potrà chiedere un risarcimento sono quelli diretti subiti dall'ente, a cominciare dalla sanità per la necessità di riorganizzare il sistema sanitario dovendo sostenere maggiori costi per garantire il trasporto dei pazienti magari in elicottero o prevedere servizi di primo soccorso, oppure i danni al turismo che hanno costretto l'ente a impiegare maggiori risorse per promuovere una regione di fatto paralizzata dal traffico. Nel dettaglio i danni saranno valutati nelle prossime ore. Danni simili potrebbero richiederli i Comuni liguri, basti pensare agli straordinari per la polizia locale che deve gestire da settimane un traffico completamente impazzito. Poi ci sarebbero il **porto di Genova**, le categorie economiche di praticamente ogni settore e i singoli cittadini. Insomma il tribunale di **Genova** potrebbe essere nei prossimi mesi sommerso di cause civili, da affiancare alle sempre più numerose inchieste penali che coinvolgono i vertici vecchi ma anche nuovi di Autostrade, ma anche alcuni dirigenti del Mit.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Confitarma: situazione autostrade liguri insostenibile

Il presidente Mattioli denuncia un rallentamento della circolazione che sta incidendo sempre di più sul fatturato delle aziende armatoriali

«La drammatica situazione delle autostrade liguri, che da troppi giorni causa rallentamenti della circolazione, non è più sostenibile». A parlare è il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, secondo il quale «non solo viene duramente penalizzata tutta la filiera della logistica del trasporto e di conseguenza l'attività dei **porti** liguri ma anche i nostri armatori stanno registrando forti danni alla loro operatività già seriamente colpita dalle conseguenze della pandemia Covid19». «Tale situazione - continua Mattioli - incide fortemente sul fatturato delle aziende armatoriali con conseguenti aumenti dei loro costi. Chiediamo pertanto che la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti intervenga immediatamente e con decisione per riorganizzare al più presto i lavori sulle autostrade liguri e per consentire all'intero sistema dei trasporti e in particolare al settore marittimo di riprendere in maniera efficace l'attività quanto mai fondamentale per l'economia della Liguria e di tutto il Paese».



Caos autostrade, Confitarma: "In Liguria, situazione drammatica. Il ministro intervenga"

Caos autostrade, Confitarma: "In Liguria, situazione drammatica. Il ministro intervenga" 09 Luglio 2020 - Redazione Roma - 'La drammatica situazione delle autostrade liguri, che da troppi giorni causa rallentamenti della circolazione, non è più sostenibile'. Alza la voce anche Mario Mattioli, presidente Confitarma, per le problematiche delle infrastrutture liguri. "Non solo viene duramente penalizzata tutta la filiera della logistica del trasporto e di conseguenza l'attività dei **porti** liguri - dice Mattioli -, ma anche i nostri armatori stanno registrando forti danni alla loro operatività già seriamente colpita dalle conseguenze della pandemia Covid19". 'Tale situazione infatti - sottolinea Mattioli - incide fortemente sul fatturato delle aziende armatoriali con conseguenti aumenti dei loro costi'. Da qui l'appello del presidente degli armatori alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, affinché "intervenga immediatamente e con decisione per riorganizzare al più presto i lavori sulle autostrade liguri e per consentire all'intero sistema dei trasporti e in particolare al settore marittimo di riprendere in maniera efficace l'attività quanto mai fondamentale per l'economia della Liguria e di tutto il Paese'.

Informatica
Non è alcuni partner selezionati utilizzare i nostri servizi come specificato nella nostra politica. Per informazioni al cliente di cui ha ricevuto questa informazione, prego di inviare la sua richiesta di questa pagina, interagendo con un link o un pulsante al di fuori di questa informazione o cliccando a navigare in altro modo.

Scegli di più e personalizza

Caos autostrade, Confitarma: "In Liguria, situazione drammatica. Il ministro intervenga"

09 LUGLIO 2020 - Redazione



Rema - "La drammatica situazione delle autostrade liguri, che da troppi giorni causa rallentamenti della circolazione, non è più sostenibile". Alza la voce anche **Mario Mattioli**, presidente Confitarma, per le problematiche delle infrastrutture liguri. "Non solo viene duramente penalizzata tutta la filiera della logistica del trasporto e di conseguenza l'attività dei porti liguri - dice Mattioli -, ma anche i nostri armatori stanno registrando forti danni alla loro operatività già seriamente colpita dalle conseguenze della pandemia Covid19". "Tale situazione infatti - sottolinea Mattioli - incide fortemente sul fatturato delle aziende armatoriali con conseguenti aumenti dei loro costi".

Da qui l'appello del presidente degli armatori alla **ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli**, affinché "intervenga immediatamente e con decisione per riorganizzare al più presto i lavori sulle autostrade liguri e per consentire all'intero sistema dei trasporti e in particolare al settore marittimo di

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

[Mi iscrivo](#)

Gravi opere

Ponte di Genova, l' unica soluzione giusta è la revoca

Filoreto D' Agostino

Le motivazioni con le quali la Corte costituzionale ha negato il titolo ad Aspi per ricostruire il ponte Morandi saranno conosciute con il deposito della sentenza. Dal comunicato, tuttavia, si evince quanto meno un punto fermo: l' eccezionale gravità della situazione ha compromesso l' operatività dei vincoli contrattuali reclamati dalla concessionaria, che avrebbero dovuto legittimarne la partecipazione alla gara. La pronuncia limita l' affermazione a un momento di parziale incertezza sulle responsabilità della tragedia e individua nell' esigenza cautelare la piena giustificazione costituzionale del provvedimento. L' eccezionale gravità denunciata dalla Corte è il parametro sul quale va inquadrata la vicenda. Rispetto a quello perde all' evidenza rilievo la valutazione delle inadempienze contrattuali dell' accordo capestro sottoscritto da autorità amministrative finora non sottoposte a indagine penale e amministrativa, come sarebbe già avvenuto in un Paese che tutela le proprie istituzioni. Il 18 agosto 2018, avevo scritto sul Fatto che la vicenda non rientrava tra i comportamenti rilevanti nel contesto contrattuale, ma nell' illecito per omissione. Intendevo dare solo suggerimenti e avevo definito la gestione del ponte da parte di Autostrade come sostanzialmente proprietaria. Volevo, cioè, mettere in risalto i doveri di custodia, ai quali la società era tenuta in virtù della concessione. Sarò qui più preciso: la tragedia del ponte di **Genova** ricade nella fattispecie dell' art. 2053 c.c. (rovina d' edificio) che disciplina un caso di responsabilità oggettiva per illecito (quanto meno) civile. È oggettiva la responsabilità della cui prova è esonerata la parte danneggiata, mentre si impone al soggetto individuato dalla prescrizione di dimostrare la mancanza di ogni collegamento con il fatto dannoso. Spetta nel nostro caso al concessionario e custode del bene, investito dalla convenzione dei relativi diritti, fornire la prova che il crollo non è dovuto a difetto di manutenzione o a vizio di costruzione. Si dissolve, in tale contesto, il tema dell' inadempienza contrattuale che interessati paladini legali e dei media cercano di porre al centro della questione per riaffermare l' intangibilità dell' accordo. Mettiamo insieme i due elementi: una situazione di eccezionale gravità e una responsabilità oggettiva, fonte di risarcimento nei riguardi dei familiari delle vittime, dei proprietari delle case coinvolte nel crollo, del Ministero concedente, della Regione e degli enti locali, dell' autorità del **porto** di **Genova** e delle imprese che hanno subito gravi danni. A fronte di una situazione tanto compromessa ha ancora senso cercare una soluzione diversa dalla revoca? Anche perché buona parte dei miliardi che il concessionario dovrà pagare per quei risarcimenti, finirebbe per essere accollata a Cassa Depositi e Prestiti, proporzionalmente alle azioni Autostrade in portafoglio per la cessione di quote che taluni auspicano invece della revoca. Rispetto al mio articolo su indicato, non posso sottrarmi a un' autocritica. Avevo scritto che con la diluizione al forse mai delle sanzioni per i potenti, fra "venti o trent' anni i comitati dei parenti delle vittime" avrebbero reclamato invano giustizia. La ministra De Micheli ha ridotto il periodo della mia triste profezia a nemmeno un biennio. Perché è ovvio che la ministra poteva trovare soluzioni meno disastrose di quella di consegnare ad Autostrade il ponte sulla base di un' interpretazione della quale si vergognerebbe pure il dottor Azzecagarbugli. Resta la fastidiosa impressione per la data scelta per la notizia: il giorno prima dell' udienza avanti la Corte. Un maligno insinuerebbe che si trattava di un messaggio di non belligeranza con Autostrade, sul quale il Giudice delle Leggi avrebbe potuto meditare. Per buona sorte del diritto e a onore della verità ciò non è



avvenuto. Con ogni probabilità, quell' intento non era nelle intenzioni della ministra. Le si può, in ogni caso, contestare la mancata percezione



Il Fatto Quotidiano

Genova, Voltri

politica di quel gesto. Il che non è certo il massimo.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Area retroportuale al posto della centrale, un coro di no anche dallopposizione

Melley e Centi (gruppo Leali): 'Serve un' opera di bonifica radicale'. La presidente dell' Ap Roncallo: 'Decide il Comune'»

Sondra Coggio / LA SPEZIA Un putiferio. L' annuncio di Enel pronta a trasformare in retroporto le aree inutilizzate attorno alla centrale, ha riacceso lo scontro. Il primo "no" a un futuro pieno di container, l' ha espresso a caldo il sindaco Pierluigi Peracchini. Maggioranza e opposizione sono divise su «come» arrivare alla mèta, ma condividono l' esigenza di una svolta green, dopo sessant' anni di carbone. Nessuno È entusiasta della volontà di Enel di restare, sia pure convertendo la produzione da carbone a gas. Già il consiglio comunale ha bocciato il progetto, appeso ora alle decisioni della Regione e del Governo. In questo contesto, l' annuncio della nascita dei depositi doganali È stata accolta come una provocazione. Peracchini ha parlato di «arroganza», gelando l' entusiasmo di Enel per il suo progetto di "economia circolare". Guido Melley e Roberto Centi, gruppo Leali, rivendicano di aver sempre detto «no» alla centrale. » una frecciata a Peracchini, che nel 2018 aveva auspicato che Enel restasse con il gas. Per contro, i due consiglieri elogiano la contrarietà del sindaco ai container: «Serve un' opera di bonifica radicale in vista di un piano di riconversione green e smart». Il centrodestra accusa il Governo, che È di centrosinistra. Il centrosinistra accusa la Regione, che È di centrodestra. Ed Enel va avanti. Italia Viva, con Federica Pecunia e Juri Michelucci, rinfaccia a Peracchini di «non aver fatto tutto ciò che poteva», citando il precedente del 2018: «Ribalta tutto come vuole, ma il gioco dei poliziotti buono e cattivo non È credibile. Se Enel decide ormai da sola, È perché Toti ha fatto tutto il possibile per avere la centrale a turbogas». Giocano sul piano occupazionale, Cgil, Cisl e Uil. Il fatto che Enel resti, senza più carbone, ai sindacati sta bene. Il polo container no. Condividono l' altolà di Peracchini, ma rilevano che «certe idee filtrano se esistono sponde politiche e istituzionali pronte a sdoganare un polo della logistica». Il sindacato invita tutti a «non arroccarsi» contro l' ipotesi del turbogas e a «costruire una soluzione condivisa per la riqualificazione dell' area Enel». Il rischio, ammoniscono Cgil, Cisl e Uil, È che tutto finisca «cannibalizzato, anche a fini speculativi. Una sconfitta che la città non può permettersi». Mentre gli ambientalisti continuano a chiedere una indagine epidemiologica, il consigliere Pd Massimo Baldino Caratozzolo accusa: «Enel È proprietaria dell' area, non della vita degli spezzini». Si chiama fuori dal ring la presidente dell' **Autorità Portuale**. Interpellata, Carla Roncallo spiega di aver «appreso dalla stampa questa ipotesi» e «rispettosamente» si rimette «alle determinazioni del Comune, su un tema così sensibile per la città» e spiega che tocca «agli enti territoriali e in primis al Comune pianificare il futuro delle aree eventualmente dismesse da Enel». coggio@ilsecoloxix.it.



Spezia, il caso dei marittimi "funamboli". Ancip bacchetta Bucchioni: "Non minimizzi, è un fatto grave"

Vale la pena però fare un passo indietro e ricordare che il caso dei marittimi nel **porto di Spezia** ha spinto tre pesi massimi del Pd - il capogruppo in Commissione trasporti Gariglio, il vicesegretario Orlando e Andrea Romano - a presentare un'interrogazione a risposta immediata in Commissione, indirizzata alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli. E LSCT, a stretto giro, a chiarire di aver sospeso subito 'tutte le operazioni di imbarco e sbarco richiedendo al personale di bordo di ripristinare le condizioni di sicurezza utili al proseguimento delle attività commerciali. Le operazioni di LSCT sono riprese solo dopo l'ordine di sospensione, da parte del comando nave, di queste 'anomale' operazioni', ha puntualizzato la società. Bucchioni è ritornato sul caso, dando una sua chiave di lettura: () 'E poiché si sta discutendo di autoproduzione si è preso l'episodio a pretesto per sostenere che il marinaio è un irresponsabile sfruttato e magari poco professionale mentre il lavoratore portuale offre ogni garanzia di sicurezza e professionalità'. E ancora: 'Si solleva un gran polverone che mi spiego con la volontà di strumentalizzare un episodio 'normale', anche se forse criticabile, ad altri fini. Ne testimonia l'entusiasmo della Compagnia Portuale di Civitavecchia che a valle del question time definisce l'avvocato onorevole Gariglio 'Nostro Grande Amico e Onorevole - omissis - un grande uomo nella battaglia contro l'autoproduzione'. Sul primo passaggio, Ancip risponde: 'Tentare di giustificare e minimizzare le immagini dei fatti avvenuti nel **Porto di La Spezia** è un qualcosa di indegno di un paese civile e democratico come il nostro. Un episodio che ha fatto il giro del mondo e fatto rabbrivire anche i nostri compagni e lavoratori di quella splendida città portuale che è **La Spezia**'. Sul secondo passaggio, Ancip puntualizza: 'Per quanto riguarda, la nostra amicizia con l'onorevole in questione per noi è soltanto un grande motivo di orgoglio. Un'amicizia ed una stima nata dal comune senso di rispetto delle istituzioni, della dignità del lavoro, della salvaguardia della vita umana e, non per ultimo, dalla difesa dell'interesse generale della portualità nazionale. In lui abbiamo trovato un uomo retto capace di ascoltare le esigenze di migliaia di donne e uomini e soprattutto di resistere alle forti pressioni che volevano, e vogliono tutt'ora, impedire l'approvazione del proprio emendamento. Ecco da dove deriva il nostro entusiasmo ()'.



Shipping Italy

La Spezia

Le compagnie portuali replicano alle parole di Bucchioni contro l'on. Gariglio

Contributo a cura di Ancip ** Associaione Nazionale Compagnie Imprese Portuali Abbiamo appena letto, letteralmente stupefatti, il comunicato del sig. (ci scusiamo ma non conosciamo il titolo e non vorremmo incorrere in spiacevoli gaffe), Giorgio Bucchioni presidente Associazione Agenti Marittimi La **Spezia**. Parole scritte alla rinfusa che variano da tratti grotteschi ed esilaranti ad altri totalmente forieri di verità. L' intervento in questione inizia con affermazioni di una gravità inaudita. Tentare di giustificare e minimizzare le immagini dei fatti avvenuti nel **Porto** di La **Spezia** è un qualcosa di indegno di un paese civile e democratico come il nostro. Un episodio che ha fatto il giro del mondo e fatto rabbrivire anche i nostri compagni e lavoratori di quella splendida città portuale che è La **Spezia**. Consigliando innanzitutto di andarsi a leggere il primo articolo della Nostra meravigliosa Costituzione, ci preme sottolineare al sig. Bucchioni che i lavoratori portuali hanno un' altissima formazione sia in termini di sicurezza che di professionalità. Dovrebbe sapere, infatti, che nelle imprese portuali art. 16, 17 e 18 la voce 'formazione' incide notevolmente sul bilancio delle stesse e non potrebbe

essere altrimenti, viste le difficoltà e le pericolosità nello svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali. Una formazione continua, specializzata e avanzata che non hanno, perché a loro altro è richiesto, i nostri fratelli e compagni marittimi, così come i nostri portuali non hanno specifica formazione per le operazioni da effettuarsi durante la navigazione dei vettori marittimi. Per il semplice principio che da sempre sosteniamo che i marittimi fanno i marittimi e i portuali fanno i portuali. Per noi non esistono lavoratori di serie A e serie B e la nostra Associazione combatte tutti i giorni contro ogni forma di messa in discussione di tale concetto. Per noi esiste il lavoro declinato nelle sue varie forme e nessuno mai come la nostra Associazione si batte e si è battuta per la salvaguardia della dignità, anche economica, di ogni lavoratrice e di ogni lavoratore, pertanto rispediamo al mittente queste amenità. Inoltre, vorremmo ricordare che lo sciopero unitario delle organizzazioni sindacali del 24 luglio p.v. vede uniti, fianco a fianco, i marittimi e i portuali. Quindi le contrapposizioni tra queste categorie rimangono solo nella mente del Bucchioni. Alla luce di quanto fin qui esposto, dovrebbe essere semplice comprendere come l' emendamento a firma dell' On. Davide Gariglio, che regolarizza l' istituto dell' autoproduzione delle operazioni portuali è un intervento in favore del lavoro, dei lavoratori e della sicurezza, sia dei marittimi che dei portuali. Chi vede altro è in mala fede. Per quanto riguarda, invece, la nostra amicizia con l' Onorevole in questione per noi è soltanto un grande motivo di orgoglio. Un' amicizia e una stima nata dal comune senso di rispetto delle Istituzioni, della dignità del lavoro, della salvaguardia della vita umana e, non per ultimo, dalla difesa dell' interesse generale della portualità nazionale. In lui abbiamo trovato un uomo retto capace di ascoltare le esigenze di migliaia di donne e uomini e soprattutto di resistere alle forti pressioni che volevano, e vogliono tutt' ora, impedire l' approvazione del proprio emendamento. Ecco da dove deriva il nostro entusiasmo. Inoltre, al signor Bucchioni, vogliamo confidare che, oltre all' On. Gariglio, ci vantiamo di essere amici anche degli Onorevoli Mancini, Pagani, Romano, dei loro colleghi di maggioranza e anche di opposizione che, con alto senso dello Stato, hanno approvato l' emendamento in commissione, e di tanti rappresentanti istituzionali e politici nazionali, regionali e locali che lottano insieme a noi nell' interesse generale della portualità nazionale. Continuando a scorrere il comunicato del Bucchioni, verso la fine dello stesso, si possono trovare affermazioni letteralmente da epic fail. Ci spieghiamo: Scilipoti menzionato da Bucchioni non è l' Onorevole,



Contributo a cura di Ancip **



Shipping Italy

La Spezia

di ANCIP che, insieme ai propri compagni, si batte quotidianamente per la difesa di questi. Così come Grilli non è chi pensa che sia il presidente dell' Associazione Agenti Marittimi La **Spezia**. Luca, appunto Grilli, non è un deputato della Repubblica ma è il Presidente di ANCIP e Presidente della gloriosa Compagnia Portuale di Ravenna. E quando viene definito 'amico, compagno e fratello' lo si fa con la contezza, con l' orgoglio e con il senso di appartenenza che noi portuali da sempre abbiamo e che ci contraddistingue. Con altrettanto orgoglio possiamo dirlo anche degli altri rappresentanti di ANCIP e Presidenti di Compagnie Portuali, Castiglione, Divari, Donnicola, Luciani, Rauei, Prencipe, Tirreno, Mellina, Naccari, Gaetano, Stara, Brugattu, Gianni e tutti gli altri che lavorano ogni giorno per il lavoro e che si trovano alla vigilia dal raggiungimento di un traguardo di civiltà. Infine, per concludere, vorremmo insegnare alcune nozioni giuridiche su ciò che Bucchioni chiama, in maniera dispregiativa, 'Interessi corporativi'. Il servizio fornito dalle imprese autorizzate ai sensi dell' art. 17 comma 2 della l. n. 84/94, le Compagnie Portuali per intenderci, non rappresentano un 'interesse corporativo', ma un monopolio legale istituito in conformità al diritto dell' Unione europea. La conformità al diritto sovranazionale scaturisce dall' aggiudicazione del bando di gara europea per il servizio di prestazione di manodopera portuale, ai sensi del richiamato art. 17, comma 2. Il monopolio legale, così creato, esclude quindi non solo la concorrenza sul mercato, ma anche la concorrenza per il mercato. A differenza infatti delle imprese artt. 16 e 18 l.n.84/94, che appunto hanno facoltà di fare impresa, agli art 17 è tassativamente preclusa tale attività e, inter alia, l' aderenza al principio di concorrenza della UE è rispettato appunto 'a monte' con il bando di gara. Il Pool di manodopera ex art. 17 l. n. 84/94 (declinati in Cooperative e Imprese) rappresenta quindi la spina dorsale del **porto** e l' elemento imprescindibile di raccordo nella catena intermodale della logistica, poiché grazie alla propria alta specializzazione e formazione permette al sistema portuale di offrire dei servizi ottimali in termini di sicurezza e massima efficienza. Un' importanza strategica per tutto il 'Sistema Paese' resa ancor più evidente dall' attuale situazione di emergenza ingenerata dalla diffusione del virus SARS-COV-2, laddove le Compagnie Portuali sono riuscite, grazie alla propria flessibilità, a mantenere l' efficienza e l' operatività dell' intero sistema portuale nazionale. Gli art. 17 l.n. 84/94 sono quindi l' elemento garante e il modello operativo imprescindibile per mantenere l' equilibrio socio-economico di un **porto** e per tali ragioni deve essere tutelato.

Informare

Livorno

Quest' anno il fermo delle crociere determinerà minori introiti tra 54 e 65 milioni per il porto di Livorno

Studio dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale sull' impatto della crisi A causa della perdita del traffico crocieristico, quest' anno il valore dei mancati introiti del **porto** di **Livorno** generati da questa attività potrebbe essere compreso tra 54,0 milioni di euro, nell' ipotesi più ottimistica, e, in quella più pessimistica, 64,7 milioni (59,5 milioni al netto delle spese di bunkeraggio). La stima è frutto di uno studio elaborato dalla direzione Sviluppo, Programmi Europei e Innovazione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che è stato presentato ieri in un webinar dedicato al crocierismo e alla blue economy e che definisce i due scenari sulla base dell' ipotesi che nel primo caso il traffico crocieristico nel **porto** labronico riparta a settembre e nel secondo caso che il riavvio avvenga invece nel 2021. L' AdSP ha specificato che l' analisi prende le mosse da alcune drammatiche certezze: i dati, aggiornati all' 8 maggio scorso e resi noti dal terminal crociere **Porto** di **Livorno** 2000, evidenziano che - a causa delle limitazioni alla mobilità decise per contenere la pandemia di Covid-19 - sono stati cancellati complessivamente 179 scali di navi da crociera a **Livorno** sugli oltre 379 inizialmente programmati, pari ad un calo prossimo al -50% del totale. Prima della crisi sanitaria le previsioni formulate dalla società di consulenza Risposte Turismo indicavano che nel 2020 il traffico crocieristico nel **porto** di **Livorno** si sarebbe dovuto attestare a 897.720 passeggeri, con una crescita del +6,8% rispetto al 2019.

informARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

9 luglio 2020

Quest'anno il fermo delle crociere determinerà minori introiti tra 54 e 65 milioni per il porto di Livorno

Studio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale sull'impatto della crisi

A causa della perdita del traffico crocieristico, quest'anno il valore dei mancati introiti del porto di Livorno generati da questa attività potrebbe essere compreso tra 54,0 milioni di euro, nell'ipotesi più ottimistica, e, in quella più pessimistica, 64,7 milioni (59,5 milioni al netto delle spese di bunkeraggio). La stima è frutto di uno studio elaborato dalla direzione Sviluppo, Programmi Europei e Innovazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che è stato presentato ieri in un webinar dedicato al crocierismo e alla blue economy e che definisce i due scenari sulla base dell'ipotesi che nel primo caso il traffico crocieristico nel porto labronico riparta a settembre e nel secondo caso che il riavvio avvenga invece nel 2021.

L'AdSP ha specificato che l'analisi prende le mosse da alcune drammatiche certezze: i dati, aggiornati all'8 maggio scorso e resi noti dal terminal crociere Porto di Livorno 2000, evidenziano che - a causa delle limitazioni alla mobilità decise per contenere la pandemia di Covid-19 - sono stati cancellati complessivamente 179 scali di navi da crociera a Livorno sugli oltre 379 inizialmente programmati, pari ad un calo prossimo al -50% del totale. Prima della crisi sanitaria le previsioni formulate dalla società di consulenza Risposte Turismo indicavano che nel 2020 il traffico crocieristico nel porto di Livorno si sarebbe dovuto attestare a 897.720 passeggeri, con una crescita del +6,8% rispetto al 2019.

Leggi le notizie in formato Acridini Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo	Data di arrivo	Data di partenza	
Provenienza	9 - 10	10 - 11	Cerca
0 Altre destinazioni	2020	2020	

Seleziona la lingua: [Inglese](#) [Italiano](#) [Francese](#)

[Home](#) [Privacy policy](#) [Indice notizie](#)

informARE - Piazza Matteotti 1/5 - 05222 Livorno - (ITALIA)
tel. +39 0586 212222 fax: 0586 2124768 e-mail: info@informare.it

Livorno adotta Piano dei prodotti forestali

Aggiornato anche il Piano Triennale delle Opere 2020-2022

Redazione

LIVORNO Approvato il Piano Attuativo di Dettaglio delle Aree Operative Porto Prodotti Forestali e Cellulosa dello scalo livornese. Durante la riunione di martedì scorso, infatti, il Comitato di gestione dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale, ha espresso parere favorevole a maggioranza. Il piano prevede interventi di riorganizzazione dell'assetto della viabilità di accesso e dell'infrastruttura ferroviaria e definisce il layout funzionale delle aree operative del Polo dei prodotti Forestali, che si estendono dalla Darsena Ugione sino al Molo Italia, e di una porzione dell'area energetica della centrale Enel. Il Pad distingue quattro zone operative. La n. 1, che comprende anche il Molo Italia, sarà dedicata ai traffici dei prodotti forestali, così come la zona n. 2, comprendente la sponda sud della Calata del Magnale e l'area del terminal ex F.lli Bartoli. La zona operativa n. 3, che comprende le darsene Calafati e Pisa, sarà dedicata alla cantieristica e alle riparazioni navali. La zona operativa n. 4, comprendente parte dell'area ex Enel, manterrà, per ora, la funzione industriale energetica, allo scopo di realizzare impianti di ricezione e distribuzione di energia elettrica per l'insieme del porto e impianti e laboratori dedicati allo sviluppo di sistemi di produzione di energia da fonti rinnovabili. Aggiornamento Piano Triennale delle Opere Nella stessa seduta del Comitato è stato inoltre aggiornato il Piano Triennale delle Opere dell'AdSp previsto per il triennio 2020-2022, con l'anticipazione al 2020 della realizzazione del pennello in radice della diga nord del porto di Piombino, in adiacenza al futuro porto della Chiusa, per un importo di 2,95 milioni di euro. Il progetto definitivo è già pronto. La previsione delle opere pubbliche verrà quindi anticipata per dare avvio alle procedure di gara per l'affidamento dei lavori entro il 2020. Con riferimento allo scalo di Livorno, è stato aggiunto nell'elenco delle opere 2020 un intervento di dragaggio a -13 del fondale marino del canale di accesso alla Darsena Toscana. L'obiettivo è quello di incrementare ulteriormente il volume navigabile del Canale. Investimenti sul GNL Il Comitato di gestione ha infine dato disco verde alla realizzazione di una prima Stazione Mobile di Rifornimento terrestre di Gas Naturale Liquefatto. L'intervento è parte integrante del programma di sviluppo della filiera di Gnl che vede nel porto di Livorno un hub importante di riferimento a livello nazionale. L'intervento prevede un investimento di oltre circa 337.000 mila euro: la stazione sarà consegnata e resa operativa nella primavera del 2021. La facility potrà rafforzare i servizi offerti all'autotrasporto dal Sistema Porto-Interporto.



Shipping Italy

Livorno

Dal comitato di gestione di Livorno via libera a riorganizzazione delle banchine dragaggi e Gnl

L'ultimo Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno e Piombino) riunitosi martedì 7 luglio ha espresso parere favorevole (a maggioranza) sul dello scalo livornese. Lo ha reso noto lo stesso ente guidato da Stefano Corsini spiegando che 'il piano prevede interventi di riorganizzazione dell'assetto della viabilità di accesso e dell'infrastruttura ferroviaria e definisce il layout funzionale delle aree operative del Polo dei prodotti Forestali, che si estendono dalla Darsena Ugione sino al Molo Italia, e di una porzione dell'area energetica della centrale Enel'. Il Piano attuativo di dettaglio per precisamente distingue quattro zone operative. 'La n.1, che comprende anche il Molo Italia, sarà dedicata ai traffici dei prodotti forestali, così come la zona n.2, comprendente la sponda sud della Calata del Magnale e l'area del terminal ex F.lli Bartoli. La zona operativa n.3, che comprende le darsene Calafati e Pisa, sarà dedicata alla cantieristica e alle riparazioni navali. La zona operativa n.4, comprendente parte dell'area ex Enel, manterrà, per ora, la funzione industriale energetica, allo scopo di realizzare impianti di ricezione e distribuzione di energia elettrica

per l'insieme del porto e impianti e laboratori dedicati allo sviluppo di sistemi di produzione di energia da fonti rinnovabili' spiega l'AdSP in una nota. Nel corso della seduta del Comitato è stato inoltre aggiornato il Piano Triennale delle Opere previsto per il periodo 2020-2022, 'con l'anticipazione a quest'anno della realizzazione del pennello in radice della diga nord del porto di Piombino, in adiacenza al futuro porto della Chiusa, per un importo di 2,95 milioni di euro. Il progetto definitivo è già pronto. La previsione delle opere pubbliche verrà quindi anticipata per dare avvio alle procedure di gara per l'affidamento dei lavori entro il 2020'. Con riferimento al Porto di Livorno, è stato aggiunto nell'elenco delle opere 2020 un intervento di dragaggio a -13 del fondale marino del canale di accesso alla Darsena Toscana. L'obiettivo è quello di incrementare ulteriormente il volume navigabile del Canale. Infine in comitato si è parlato anche di investimenti sul Gnl con il via libera arrivato per la realizzazione di una prima stazione mobile di rifornimento terrestre di gas naturale liquefatto. 'L'intervento è parte integrante del programma di sviluppo della filiera di Gnl che vede nel porto di Livorno un hub importante di riferimento a livello nazionale' si legge nella nota della port authority. 'L'intervento prevede un investimento di oltre circa 337 mila euro: la stazione sarà consegnata e resa operativa nella primavera del 2021. La facility potrà rafforzare i servizi offerti all'autotrasporto dal sistema porto-interporto'.



Ultimo Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno e Piombino) riunitosi martedì 7 luglio ha espresso parere favorevole (a maggioranza) sul dello scalo livornese. Lo ha reso noto lo stesso ente guidato da Stefano Corsini spiegando che 'il piano prevede interventi di riorganizzazione dell'assetto della viabilità

Port News

Livorno

Stazione mobile di GNL a Livorno

Il **porto** avrà presto la sua prima Stazione Mobile di rifornimento terrestre di Gas Naturale Liquefatto. Nei giorni scorsi, il Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha dato il via libera all' inserimento nel Piano biennale forniture e servizi 2020-2021 della procedura di gara aperta per la progettazione, realizzazione e gestione dell' impianto prototipo. L' intervento è parte integrante del progetto GNL Facile ed è interamente finanziato dal Programma Interreg Italia Francia Marittimo 2014-2020. L' investimento previsto ammonta a 337 mila euro. La facility sarà composta da un serbatoio criogenico di stoccaggio di Gas Naturale Liquefatto con isolamento multistrato, e rifornirà di GNL mezzi di piazzale e di autotrasporto. La stazione mobile entrerà in funzione dopo un programmato e approfondito corso di formazione per il personale di guida dei mezzi operativi e di trasporto. GNL FACILE, che ha l' AdSP di Livorno come capofila, vede la partecipazione di numerosi partner italiani e francesi, tra cui il **porto** di **Genova** e di Bastia. L' obiettivo del progetto è quello di contribuire agli obiettivi della strategia Europa 2020 nel raggiungimento di una maggiore sostenibilità del settore dei trasporti e la transizione verso un' economia a minori emissioni di carbonio.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

PORT NEWS
Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Stazione mobile di GNL a Livorno
di Redazione Port News

Il porto avrà presto la sua prima Stazione Mobile di rifornimento terrestre di Gas Naturale Liquefatto. Nei giorni scorsi, il Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha dato il via libero all' inserimento nel Piano biennale forniture e servizi 2020-2021 della procedura di gara aperta per la progettazione, realizzazione e gestione dell' impianto prototipo.

L' intervento è parte integrante del progetto GNL Facile ed è interamente

finanziato dal Programma Interreg Italia Francia Marittimo 2014-2020. L' investimento previsto ammonta a 337 mila euro. La facility sarà composta da un serbatoio criogenico di stoccaggio di Gas Naturale Liquefatto con isolamento multistrato, e rifornirà di GNL mezzi di piazzale e di autotrasporto. La stazione mobile entrerà in funzione dopo un programmato e approfondito corso di formazione per il personale di guida dei mezzi operativi e di trasporto.

GNL FACILE, che ha l' AdSP di Livorno come capofila, vede la partecipazione di numerosi partner italiani e francesi, tra cui il porto di Genova e di Bastia.

L' obiettivo del progetto è quello di contribuire agli obiettivi della strategia Europa 2020 nel raggiungimento di una maggiore sostenibilità del settore dei trasporti e la transizione verso un' economia a minori emissioni di carbonio.

Stazione mobile di GNL a Livorno
di Redazione Port News

Il porto avrà presto la sua prima Stazione Mobile di rifornimento terrestre di Gas Naturale Liquefatto. Nei giorni scorsi, il Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha dato il via libero all' inserimento nel Piano biennale forniture e servizi 2020-2021 della procedura di gara aperta per la progettazione, realizzazione e gestione dell' impianto prototipo.

L' intervento è parte integrante del progetto GNL Facile ed è interamente

finanziato dal Programma Interreg Italia Francia Marittimo 2014-2020. L' investimento previsto ammonta a 337 mila euro. La facility sarà composta da un serbatoio criogenico di stoccaggio di Gas Naturale Liquefatto con isolamento multistrato, e rifornirà di GNL mezzi di piazzale e di autotrasporto. La stazione mobile entrerà in funzione dopo un programmato e approfondito corso di formazione per il personale di guida dei mezzi operativi e di trasporto.

GNL FACILE, che ha l' AdSP di Livorno come capofila, vede la partecipazione di numerosi partner italiani e francesi, tra cui il porto di Genova e di Bastia.

L' obiettivo del progetto è quello di contribuire agli obiettivi della strategia Europa 2020 nel raggiungimento di una maggiore sostenibilità del settore dei trasporti e la transizione verso un' economia a minori emissioni di carbonio.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

PORT NEWS
Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Stazione mobile di GNL a Livorno
di Redazione Port News

Il porto avrà presto la sua prima Stazione Mobile di rifornimento terrestre di Gas Naturale Liquefatto. Nei giorni scorsi, il Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha dato il via libero all' inserimento nel Piano biennale forniture e servizi 2020-2021 della procedura di gara aperta per la progettazione, realizzazione e gestione dell' impianto prototipo.

L' intervento è parte integrante del progetto GNL Facile ed è interamente

finanziato dal Programma Interreg Italia Francia Marittimo 2014-2020. L' investimento previsto ammonta a 337 mila euro. La facility sarà composta da un serbatoio criogenico di stoccaggio di Gas Naturale Liquefatto con isolamento multistrato, e rifornirà di GNL mezzi di piazzale e di autotrasporto. La stazione mobile entrerà in funzione dopo un programmato e approfondito corso di formazione per il personale di guida dei mezzi operativi e di trasporto.

GNL FACILE, che ha l' AdSP di Livorno come capofila, vede la partecipazione di numerosi partner italiani e francesi, tra cui il porto di Genova e di Bastia.

L' obiettivo del progetto è quello di contribuire agli obiettivi della strategia Europa 2020 nel raggiungimento di una maggiore sostenibilità del settore dei trasporti e la transizione verso un' economia a minori emissioni di carbonio.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

portoferraio

Viabilità: altro giro, altra protesta No degli esercenti del porto

I titolari delle attività di Calata Italia contrari all' attivazione del senso unico «Da due giorni sembra di essere tornati ai ritmi di lavoro del pieno inverno»

Luigi Cignoni / PORTOFERRAIO Cambia la strada, ma la sostanza è la stessa. Alle modifiche alla viabilità seguono le proteste. Questa volta la polemica è divampata in Calata Italia, con il senso unico in uscita dal Ponticello verso il molo Massimo, stabilito dall' **Autorità portuale** in accordo con il Comune. Dopo appena 48 ore dall' entrata in vigore della nuova disposizione del traffico veicolare, ecco la reazione dei commercianti e degli esercenti della zona **portuale**. Sono furiosi. Allarmati per il prosieguo della stagione. A indurli a rompere gli indugi, i ricavi mancati. Le entrate delle loro attività. «Abbiamo avuto gli stessi incassi di un giorno qualsiasi d' inverno. E siamo in piena stagione turistica». Moreno Bonini, titolare del Bar Piccadilly, non ci ha visto più e ieri mattina è corso alla Biscotteria per parlare con gli amministratori. «Non ho trovato nessuno - riferisce - Allora mi sono rivolto al vostro giornale per esternare il nostro più assoluto dissenso». Una scelta che, secondo gli esercenti, sarebbe dovuta essere vagliata con più attenzione, facendo ricorso anche a un illustre precedente che sarebbe dovuto servire da monito. Lo rivela ancora Moreno Bonini. «Fu tentato un esperimento simile - ricostruisce il commerciante della zona **portuale** - durante la legislatura di Roberto Peria. Anche in quell' occasione c' erano gli stessi amministratori che troviamo adesso. Angelo Zini era vicesindaco e Leo Lupi assessore. Il provvedimento d' istituire un senso unico in Calata Italia durò lo spazio di un mattino. Fu subito revocato. Si dovrebbe far tesoro dell' esperienza avuta - continua Bonini - imparare dagli errori, invece qui si persevera». Insomma, la modifica al traffico **portuale**, stabilita con un' ordinanza dell' **Autorità** di sistema **portuale**, non piace ai commercianti di Calata Italia. «Dall' emergenza Covid-19 ne siamo usciti con il distanziamenti dei tavolini, l' uso delle mascherine e così via. Ma questa ordinanza è peggiore della pandemia», aggiunge Bonini. Porta l' esempio dei parcheggi a pagamento, disposti fino a ieri a lisca di pesce e oggi invece in modo lineare al senso di marcia. «Ci stanno meno macchine di prima - continua il commerciante - Le attività commerciali del porto sono state penalizzate. Su questo non ci sono dubbi». Basta fare due passi sotto i portici di Calata Italia per incontrare un' altra esercente, Paola Fedi, titolare del negozio 'Gocce dell' Elba': «Ho fatto delle foto domenica pomeriggio - dice - non si vedeva nessuno. Un deserto. Ho saputo che stava cambiando la viabilità dagli operai della ditta che eseguivano i lavori. Mi chiedo: è mai possibile che nessuno ci abbia avvertito del cambio del movimento veicolare nella nostra zona? E poi i parcheggi, l' anno so problema. Qui vivono molte famiglie e sento i problemi che incontrano ogni volta che devono parcheggiare la loro autovettura nei pressi delle loro abitazioni. Non c' è posto per loro, figurarsi di probabili nostri clienti». Angelo Martorella, gestore del bar Massimo, invece è riuscito a parlare con gli amministratori. «Il sindaco Zini mi ha detto - puntualizza - che questa è una decisione assunta dalla passata amministrazione, dopo tutta una serie di incontri e riunioni a tutti i livelli con gli organi interessati. Tutti ampiamente pubblicizzati dai giornali. Lui non ha fatto altro che attuarla. Ma rimane una domanda - conclude - È possibile prevedere una corsia d' imbarco per un traghetto che opera ogni fine settimana all' Alto fondale?».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

--

Il Covid presenta il conto al porto Le merci tengono, i passeggeri no

Nei primi sei mesi dell'anno il movimento delle persone nello scalo dorico subisce un crollo pari a -71,8% Il presidente Giampieri: «Da inizio mese notiamo un timido risveglio. Grazie a chi ha lavorato con tenacia»

IL REPORT **ANCONA** Il traffico merci ha retto l'urto della pandemia. L'andare e venire dei passeggeri no. Sul fronte del **porto**, sotto il sole rovente di luglio, è impossibile riscrivere la stessa trama di sempre. Niente da fare. Le conseguenze dell'emergenza sanitaria per il Coronavirus sono ferite aperte sul presente dello scalo dorico, che prelude al futuro prossimo. Ma Rodolfo Giampieri tenta la rimonta in corsa. «Dal 1° luglio si nota un timido risveglio». Il bilancio È così che il presidente dell'Autorità di sistema portuale tira le somme, sbiadite, dei primi sei mesi di un anno da dimenticare, cercando di convertire il peggio - un -71,8% di traffico passeggeri - in speranza di farcela. «Le prenotazioni che, negli anni scorsi, erano già numerose a marzo, stanno iniziando solo in queste settimane». Non molla: «È un work in progress che verifichiamo ogni settimana con le agenzie marittime e con gli operatori che hanno continuato in questi mesi, con tenacia, a mantenere operativo il **porto**».

Tutta la sua riconoscenza va a Capitaneria, Finanza, Dogane e Polmare. S' impegna: «Utilizzeremo ogni strumento di sostegno per le imprese che stanno vivendo un momento molto difficile. Un **porto** internazionale, che vede una riduzione così seria dei passeggeri, influisce inevitabilmente sulla ricchezza diffusa che quel traffico crea sul territorio». I container Le merci, no, non si sono impantanate nel lockdown. Quelle trasportate su camion, che viaggiavano su traghetti senza servizio passeggeri, hanno registrato un calo, contenuto, del 18,7% da gennaio a giugno, rispetto allo stesso semestre del 2019, passando da 2.246.172 a 1.826.622 tonnellate. Stabile l'andamento di quelle spostate nei container (-0,8%), passato da 613.471 a 608.719 tonnellate. I tir e gli autocarri sono scesi da 71.082 a 61.106 (-14%). Le toccate-nave sono state 610, rispetto alle 774 del primo semestre 2019, con una differenza negativa di 164 (-21%). In sintesi, il traffico commerciale con Grecia, Croazia e Albania non s'è mai fermato. Il crollo arriva al capitolo traffico passeggeri: -71,8%. Il blocco totale della mobilità delle persone da marzo a giugno ha inchiodato tutti al segno meno. I passeggeri complessivi sono stati 97.189 nel primo semestre 2020, imparagonabili ai 344.476 del 2019. E lo stop delle crociere, che è stato identico in ogni angolo del pianeta, di certo non si risolverà entro quest'anno. Anche qui dalle cifre non si sfugge: in questi primi sei mesi i crocieristi nel **porto** di **Ancona** sono stati 1.364, per due uniche toccate a gennaio e febbraio, rispetto ai 27.077 del 2019 (-95%). I traghetti Resistere innanzitutto. I traghetti per la Grecia non si sono mai fermati, ma solo per gli autisti dei camion e per le persone che dovevano rientrare nello Stato di residenza. Lo spiraglio: dal 1° luglio sono state riaperte le frontiere al turismo con l'obbligo di registrarsi su un sito internet governativo. Il collegamento per la Croazia della Jadrolinija è stato interrotto dal 10 marzo al 26 aprile: la circolazione dei passeggeri è ripresa il 15 giugno. La Snav è ripartita invece il 25 giugno. Per l'ingresso turistico in Croazia, i passeggeri devono dimostrare di essere in possesso di una prenotazione per il soggiorno. L'Adria Ferries ha sospeso il collegamento con l'Albania dal 4 aprile al 7 maggio: le frontiere, al momento, sono aperte solo per coloro che si muovono per motivi di lavoro e per il trasporto merci. Sul fronte del **porto** non è la trama di sempre. Maria Cristina Benedetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

I traffici post Covid

Merci e passeggeri in calo: «Ma ci aspettavamo peggio»

Dopo il primo luglio un timido risveglio. Giampieri: «Siamo convinti di poter recuperare entro l'anno»

«Onestamente ci aspettavamo dati molto peggiori visto il periodo drammatico. Potevamo immaginare quelli sui passeggeri, ma intanto registriamo un timido risveglio dopo il 1° luglio. In quel caso le nostre aspettative erano giuste, ma il calo del settore merci è stato molto limitato e siamo convinti di poter recuperare nel secondo semestre. Sui passeggeri, le prenotazioni che in passato erano già numerose a marzo, stanno iniziando soltanto in queste settimane». Rodolfo Giampieri,

presidente dell' Autorità portuale di **Ancona** non può certo essere raggianti confrontando i dati tra primi sei mesi del 2019 e quelli dell' anno in corso, eppure i motivi per sorridere e sperare in una ripresa concreta ci

sono. Nel primo semestre 2020, le merci hanno registrato un calo contenuto rispetto alle previsioni: i traffici commerciali hanno sempre avuto continuità anche durante il periodo del lock down ed è stato garantito il rifornimento a tutto il territorio dei beni necessari, farmaci, alimentari e altri prodotti. Le merci Ro/Ro, trasportate su camion, hanno

registrato un calo del -18,7% da gennaio a giugno, rispetto allo stesso semestre del 2019, passando da 2.246.172 a 1.826.622 tonnellate, mentre è praticamente stabile l' andamento delle merci nei container (-0,8%), passato da 613.471 a 608.719 tonnellate. I Teu, l' unità di misura dei container, sono passati da 82.853 a 78.056 (-5,8%) perché gli armatori stanno continuando ad ottimizzare la gestione dei container vuoti. Il numero dei tir e dei trailer è sceso da 71.082 a 61.106 (-14%). Le toccate nave complessive sono state 610 nel primo semestre 2020 rispetto alle 774 del primo semestre 2019, con una differenza negativa di 164 (-21%). Forte, come previsto, è stata la diminuzione del traffico passeggeri, pari a -71,8%, per il blocco totale della mobilità delle persone da marzo a giugno. I passeggeri complessivi sono stati 97.189 nel primo semestre 2020 rispetto ai 344.476 del primo semestre 2019. Le crociere hanno subito il fermo totale a livello mondiale ed è veramente arduo che la stagione possa riprendere nel 2020. Nel primo semestre di quest' anno, i crocieristi nel **porto di Ancona** sono stati 1.364, per due uniche toccate effettuate nei mesi di gennaio e febbraio, rispetto ai 27.077 dei primi sei mesi del 2019 (-95%).

Il Covid fa ancora paura

Focolaio nei Balcani, il porto d'oro si blind

Tornerà a scansioni in biglietto per evitare le code, il segretario dell'Asp Ancona: «Non potremo più consentire la gente accalata»



IL FOCOLAIO DEI BALCANI
Il porto di Ancona è uno dei più importanti hub logistici del centro-sud. In questi giorni, però, la situazione è cambiata. A causa della pandemia di Covid-19, il porto ha implementato misure di sicurezza per evitare l'accumulo di persone. Il segretario dell'Asp Ancona, Rodolfo Giampieri, ha dichiarato: «Non potremo più consentire la gente accalata. Tornerà a scansioni in biglietto per evitare le code».



LA DISTRIBUZIONE DEL
La distribuzione del carburante è stata bloccata. Il porto di Ancona ha deciso di sospendere le attività di rifornimento per evitare l'accumulo di persone. Il segretario dell'Asp Ancona, Rodolfo Giampieri, ha dichiarato: «La distribuzione del carburante è stata bloccata. Il porto di Ancona ha deciso di sospendere le attività di rifornimento per evitare l'accumulo di persone».

Il semestre nero del porto: calo contenuto delle merci, crolla il traffico passeggeri

Coronavirus, confronto fra l'andamento del primo semestre 2020 e quello del 2019. Il presidente dell'Autorità portuale Giampieri: «Dal 1° luglio un timido risveglio»

Emergono i primi dati sulle conseguenze dell'emergenza sanitaria per il Coronavirus sull'andamento dei traffici nel **porto** di **Ancona**. Nel primo semestre 2020 le merci hanno registrato un calo contenuto rispetto alle previsioni: i traffici commerciali hanno sempre avuto continuità anche durante il periodo del lockdown e grazie agli operatori dello scalo dorico, che hanno sempre lavorato, è stato garantito il rifornimento a tutto il territorio dei beni necessari, farmaci, alimentari e altri prodotti. Le merci Ro/Ro, trasportate su camion, hanno registrato un calo del -18,7% da gennaio a giugno, rispetto allo stesso semestre del 2019, passando da 2.246.172 a 1.826.622 tonnellate, mentre è stabile l'andamento delle merci nei container (-0,8%), passato da 613.471 a 608.719 tonnellate. I Teu, l'unità di misura dei container, sono passati da 82.853 a 78.056 (-5,8%) perché gli armatori stanno continuando ad ottimizzare la gestione dei container vuoti. Il numero dei tir e dei trailer è sceso da 71.082 a 61.106 (-14%). Le toccate nave complessive sono state 610 nel primo semestre 2020 rispetto alle 774 del primo semestre 2019, con una differenza negativa di 164 (-21%), dovuta in prevalenza al calo del numero dei traghetti proprio per il fermo della circolazione dei passeggeri e la conseguente riduzione delle corse da parte degli armatori. I traghetti hanno comunque continuato ad attraccare nel **porto** dorico garantendo il traffico commerciale con Grecia, Croazia e Albania. I mezzi pesanti, con a bordo gli autisti, hanno sempre potuto imbarcarsi e sbarcare per gli scambi commerciali. Forte, come previsto, è stata la diminuzione del traffico passeggeri, pari a -71,8%, per il blocco totale della mobilità delle persone da marzo a giugno. I passeggeri complessivi sono stati 97.189 nel primo semestre 2020 rispetto ai 344.476 del primo semestre 2019. Le crociere hanno subito il fermo totale a livello mondiale ed è veramente arduo che la stagione possa riprendere nel 2020. Nel primo semestre di quest'anno, i crocieristi nel **porto** di **Ancona** sono stati 1.364 per due uniche toccate effettuate nei mesi di gennaio e febbraio, rispetto ai 27.077 dei primi sei mesi del 2019 (-95%). I traghetti per la Grecia sono stati sempre operativi, ma solo per gli autisti a bordo dei camion e delle persone che dovevano rientrare nello Stato di residenza. Dal 1° luglio sono state riaperte le frontiere al turismo con l'obbligo di registrarsi su un sito internet governativo. Il collegamento per la Croazia della Jadrolinija è stato completamente interrotto dal 10 marzo al 26 aprile. La circolazione dei passeggeri per la Croazia è ripresa il 15 giugno. La compagnia di navigazione Snav, che generalmente inizia la stagione a metà aprile, è ripartita solo il 25 giugno. Per l'ingresso in Croazia per turismo, i passeggeri devono obbligatoriamente dimostrare di essere in possesso di una prenotazione per il soggiorno. La compagnia Adria Ferries ha sospeso il collegamento con l'Albania dal 4 aprile al 7 maggio. Le frontiere, al momento, sono aperte solo per coloro che si muovono per motivi di lavoro e per il trasporto merci. Ogni 14 giorni viene valutata la situazione per le modalità d'ingresso sul territorio albanese. "Un bilancio dei primi sei mesi fatto di luci e ombre. Ad una contenuta diminuzione del traffico merci fa da contraltare un forte e inevitabile calo del traffico passeggeri, determinato dal blocco della mobilità delle persone a livello internazionale. Le prenotazioni che, negli anni scorsi, erano già numerose a marzo, stanno iniziando soltanto in queste settimane - dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -. Dal 1° luglio, stiamo notando una timida ripresa del traffico passeggeri per la riapertura effettiva delle



frontiere. È un work in progress che stiamo verificando ogni settimana con le agenzie marittime e con gli operatori che hanno continuato in questi mesi, con tenacia e resistenza, a mantenere operativo tutto il porto



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

assieme all' impegno costante di Capitaneria di **porto**, Guardia di Finanza, Dogane, Polmare". L' Autorità di sistema portuale, aggiunge il presidente, "utilizzerà ogni strumento di sostegno alle imprese che stanno vivendo un momento di mercato particolarmente difficile. Un **porto** internazionale, che vede una riduzione così seria del traffico passeggeri, influisce inevitabilmente anche sulla ricchezza diffusa che il movimento di persone crea sul territorio".

Porto di Ancona: conseguenza emergenza Covid, calo contenuto delle merci, forte diminuzione traffico passeggeri

(FERPRESS) - Roma, 9 LUG - Emergono i primi dati sulle conseguenze dell'emergenza sanitaria per il coronavirus sull'andamento dei traffici nel **porto di Ancona**. Nel primo semestre 2020, le merci hanno registrato un calo contenuto rispetto alle previsioni: i traffici commerciali hanno sempre avuto continuità anche durante il periodo del lockdown e grazie agli operatori dello scalo dorico, che hanno sempre lavorato, è stato garantito il rifornimento a tutto il territorio dei beni necessari, farmaci, alimentari e altri prodotti. Le merci Ro/Ro, trasportate su camion, hanno registrato un calo del -18,7% da gennaio a giugno, rispetto allo stesso semestre del 2019, passando da 2.246.172 a 1.826.622 tonnellate, mentre è praticamente stabile l'andamento delle merci nei container (-0,8%), passato da 613.471 a 608.719 tonnellate. I Teu, l'unità di misura dei container, sono passati da 82.853 a 78.056 (-5,8%) perché gli armatori stanno continuando ad ottimizzare la gestione dei container vuoti. Il numero dei tir e dei trailer è sceso da 71.082 a 61.106 (-14%). Le toccate nave complessive sono state 610 nel primo semestre 2020 rispetto alle 774 del primo semestre 2019, con una differenza negativa

di 164 (-21%), dovuta in prevalenza al calo del numero dei traghetti proprio per il fermo della circolazione dei passeggeri e la conseguente riduzione delle corse da parte degli armatori. I traghetti hanno comunque continuato ad attraccare nel **porto** dorico garantendo il traffico commerciale con Grecia, Croazia e Albania. I mezzi pesanti, con a bordo gli autisti, hanno sempre potuto imbarcarsi e sbarcare per gli scambi commerciali. Forte, come previsto, è stata la diminuzione del traffico passeggeri, pari a -71,8%, per il blocco totale della mobilità delle persone da marzo a giugno. I passeggeri complessivi sono stati 97.189 nel primo semestre 2020 rispetto ai 344.476 del primo semestre 2019. Le crociere hanno subito il fermo totale a livello mondiale ed è veramente arduo che la stagione possa riprendere nel 2020. Nel primo semestre di quest'anno, i crocieristi nel **porto di Ancona** sono stati 1.364, per due uniche toccate effettuate nei mesi di gennaio e febbraio, rispetto ai 27.077 dei primi sei mesi del 2019 (-95%).

MOBILITA' PASSEGGERI Grecia Sono stati sempre operativi i traghetti per la Grecia ma solo per gli autisti a bordo dei camion e delle persone che dovevano rientrare nello Stato di residenza. Dal 1 luglio sono state riaperte le frontiere al turismo con l'obbligo di registrarsi su un sito internet governativo. Croazia Il collegamento per la Croazia della Jadrolinija è stato completamente interrotto dal 10 marzo al 26 aprile. La circolazione dei passeggeri per la Croazia è ripresa il 15 giugno. La compagnia di navigazione Snav, che generalmente inizia la stagione a metà aprile, è ripartita solo il 25 giugno. Per l'ingresso in Croazia per turismo, i passeggeri devono obbligatoriamente dimostrare di essere in possesso di una prenotazione per il soggiorno. Albania La compagnia Adria Ferries ha sospeso il collegamento con l'Albania dal 4 aprile al 7 maggio. Le frontiere, al momento, sono aperte solo per coloro che si muovono per motivi di lavoro e per il trasporto merci. Ogni 14 giorni viene valutata la situazione per le modalità d'ingresso sul territorio albanese. Il presidente Giampieri, dal 1 luglio un timido risveglio del traffico passeggeri "Un bilancio dei primi sei mesi fatto di luci e ombre. Ad una contenuta diminuzione del traffico merci fa da contraltare un forte e inevitabile calo del traffico passeggeri, determinato dal blocco della mobilità delle persone a livello internazionale. Le prenotazioni che, negli anni scorsi, erano già numerose a marzo, stanno iniziando soltanto in queste settimane - dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -. Dal 1 luglio, stiamo notando una timida ripresa del



traffico passeggeri per la riapertura effettiva delle frontiere. È un work in progress che stiamo verificando ogni settimana con le agenzie marittime e con gli operatori che hanno



continuato in questi mesi, con tenacia e resistenza, a mantenere operativo tutto il **porto** assieme all' impegno costante di Capitaneria di **porto**, Guardia di Finanza, Dogane, Polmare". L' Autorità di sistema portuale, aggiunge il presidente, "utilizzerà ogni strumento di sostegno alle imprese che stanno vivendo un momento di mercato particolarmente difficile. Un **porto** internazionale, che vede una riduzione così seria del traffico passeggeri, influisce inevitabilmente anche sulla ricchezza diffusa che il movimento di persone crea sul territorio".

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale: Strever e Padovano nel Comitato di gestione

Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale**, **Rodolfo Giampieri**, ha nominato oggi nel Comitato di gestione Gennaro Strever, indicato dalla Regione Abruzzo, e Riccardo Padovano, indicato dal Comune di Pescara. Gennaro Strever, imprenditore, è presidente della Camera di Commercio di Chieti-Pescara. È componente del tavolo nazionale di lavoro di Unioncamere-Uniontrasporti dedicato a 'Il **sistema** logistico: porti e interporti' e vicepresidente di Confindustria Chieti-Pescara. Dal 2018 è anche presidente dell' Ance-Associazione nazionale costruttori edili della provincia di Chieti Pescara. Riccardo Padovano è un imprenditore socialmente impegnato da sempre nell' economia del **mare** di cui è ottimo conoscitore. 'Siamo molto soddisfatti di queste importanti e qualificate nomine che completano di nuovo la 'squadra' del Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** - afferma il presidente **Rodolfo Giampieri** -. Ringraziamo chi li ha preceduti in questo delicato ruolo in quanto il Comitato di gestione rappresenta il cuore delle decisioni strategiche dell' ente. Siamo sicuri che sia Strever sia Padovano porteranno la loro esperienza e professionalità con l' obiettivo comune di sviluppare la blue economy con conseguente crescita economica e occupazionale del territorio'.



Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il porto di Ancona fa un primo bilancio del calo del traffico causato dalla crisi sanitaria

Giampieri: l' AdSP utilizzerà ogni strumento di sostegno alle imprese che stanno vivendo un momento di mercato particolarmente difficile. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha reso noto che nel primo semestre di quest' anno il traffico delle merci movimentato dal **porto di Ancona** ha registrato un calo contenuto rispetto alle previsioni formulate alla luce delle conseguenze dell' emergenza sanitaria per il coronavirus sull' attività dello scalo portuale. In particolare, il traffico ro-ro ha segnato una flessione del -18,7% sulla prima metà del 2019 essendo sceso da 2,25 milioni a 1,83 milioni di tonnellate, mentre è risultato stabile l' andamento delle merci nei container (-0,8%), passato da 613mila a 609mila tonnellate (in termini di contenitori da 20' movimentati il traffico è diminuito del -5,8% a 78.056 teu). Il numero dei tir e dei trailer è sceso da 71mila a 61mila (-14%). Nei primi sei mesi del 2020 il **porto di Ancona** è stato scalato da 610 navi rispetto a 774 nel primo semestre dello scorso anno, differenza negativa (-21%) - ha specificato l' ente portuale - dovuta in prevalenza al calo del numero dei traghetti proprio per il fermo della circolazione dei passeggeri e la conseguente riduzione delle corse da parte degli armatori. Forte, invece, la diminuzione del traffico passeggeri per il blocco totale della mobilità delle persone da marzo a giugno: i passeggeri movimentati complessivamente nella prima metà del 2020 sono stati 97mila (-71,8%). Nel segmento delle crociere il totale è stato di soli 1.364 passeggeri per due uniche toccate effettuate nei mesi di gennaio e febbraio rispetto ad oltre 27mila nei primi sei mesi del 2019 (-95,0%). Relativamente al traffico dei passeggeri, l' AdSP ha ricordato che per quello con la Grecia il traffico dei traghetti è stato sempre operativo ma solo per gli autisti a bordo dei camion e delle persone che dovevano rientrare nello Stato di residenza e che dal primo luglio scorso sono state riaperte le frontiere al turismo con l' obbligo di registrarsi su un sito internet governativo. Per la Croazia, il collegamento della Jadrolinija è stato completamente interrotto dal 10 marzo al 26 aprile e la circolazione dei passeggeri per lo Stato balcanico è ripresa il 15 giugno, con la compagnia di navigazione Snav, che generalmente inizia la stagione a metà aprile, che è ripartita solo il 25 giugno. Per l' ingresso in Croazia per turismo, i passeggeri devono obbligatoriamente dimostrare di essere in possesso di una prenotazione per il soggiorno. Circa i collegamenti con l' Albania, la compagnia Adria Ferries ha sospeso i servizi dal 4 aprile al 7 maggio e al momento le frontiere sono aperte solo per coloro che si muovono per motivi di lavoro e per il trasporto merci. Il presidente dell' AdSP, Rodolfo Giampieri, ha rilevato che quello del primo semestre del 2020 è un bilancio fatto di luci e ombre: «ad una contenuta diminuzione del traffico merci - ha osservato - fa da contraltare un forte e inevitabile calo del traffico passeggeri, determinato dal blocco della mobilità delle persone a livello internazionale. Le prenotazioni che, negli anni scorsi, erano già numerose a marzo, stanno iniziando soltanto in queste settimane. Dal primo luglio - ha specificato Giampieri - stiamo notando una timida ripresa del traffico passeggeri per la riapertura effettiva delle frontiere. È un work in progress che stiamo verificando ogni settimana con le agenzie marittime e con gli operatori che hanno continuato in questi mesi, con tenacia e resistenza, a mantenere operativo tutto il **porto** assieme all' impegno costante di Capitaneria di **Porto**, Guardia di Finanza, Dogane, Polmare». «L' Autorità di Sistema Portuale - ha aggiunto Giampieri - utilizzerà ogni strumento di sostegno alle imprese che stanno vivendo un momento di mercato particolarmente difficile. Un **porto** internazionale, che vede una riduzione così seria del traffico passeggeri, influisce inevitabilmente anche sulla ricchezza diffusa che il movimento di persone crea sul territorio».



PORTO DI ANCONA: CONSEGUENZA EMERGENZA COVID, CALO CONTENUTO DELLE MERCI, FORTE DIMINUIZIONE TRAFFICO PASSEGGERI

Il confronto fra l'andamento del primo semestre 2020 e quello del 2019 il presidente Giampieri, dopo il blocco totale della mobilità delle persone, dal 1 luglio un timido risveglio del traffico passeggeri **Ancona**, 9 luglio 2020 - Emergono i primi dati sulle conseguenze dell'emergenza sanitaria per il coronavirus sull'andamento dei traffici nel **porto** di **Ancona**. Nel primo semestre 2020, le merci hanno registrato un calo contenuto rispetto alle previsioni: i traffici commerciali hanno sempre avuto continuità anche durante il periodo del lockdown e grazie agli operatori dello scalo dorico, che hanno sempre lavorato, è stato garantito il rifornimento a tutto il territorio dei beni necessari, farmaci, alimentari e altri prodotti. Le merci Ro/Ro, trasportate su camion, hanno registrato un calo del -18,7% da gennaio a giugno, rispetto allo stesso semestre del 2019, passando da 2.246.172 a 1.826.622 tonnellate, mentre è praticamente stabile l'andamento delle merci nei container (-0,8%), passato da 613.471 a 608.719 tonnellate. I Teu, l'unità di misura dei container, sono passati da 82.853 a 78.056 (-5,8%) perché gli armatori stanno continuando ad ottimizzare la gestione dei container vuoti. Il numero dei tir e dei trailer è sceso da 71.082 a 61.106 (-14%). Le toccate nave complessive sono state 610 nel primo semestre 2020 rispetto alle 774 del primo semestre 2019, con una differenza negativa di 164 (-21%), dovuta in prevalenza al calo del numero dei traghetti proprio per il fermo della circolazione dei passeggeri e la conseguente riduzione delle corse da parte degli armatori. I traghetti hanno comunque continuato ad attraccare nel **porto** dorico garantendo il traffico commerciale con Grecia, Croazia e Albania. I mezzi pesanti, con a bordo gli autisti, hanno sempre potuto imbarcarsi e sbarcare per gli scambi commerciali. Forte, come previsto, è stata la diminuzione del traffico passeggeri, pari a -71,8%, per il blocco totale della mobilità delle persone da marzo a giugno. I passeggeri complessivi sono stati 97.189 nel primo semestre 2020 rispetto ai 344.476 del primo semestre 2019. Le crociere hanno subito il fermo totale a livello mondiale ed è veramente arduo che la stagione possa riprendere nel 2020. Nel primo semestre di quest'anno, i crocieristi nel **porto** di **Ancona** sono stati 1.364, per due uniche toccate effettuate nei mesi di gennaio e febbraio, rispetto ai 27.077 dei primi sei mesi del 2019 (-95%). MOBILITA' PASSEGGERI Grecia Sono stati sempre operativi i traghetti per la Grecia ma solo per gli autisti a bordo dei camion e delle persone che dovevano rientrare nello Stato di residenza. Dal 1 luglio sono state riaperte le frontiere al turismo con l'obbligo di registrarsi su un sito internet governativo. Croazia Il collegamento per la Croazia della Jadrolinija è stato completamente interrotto dal 10 marzo al 26 aprile. La circolazione dei passeggeri per la Croazia è ripresa il 15 giugno. La compagnia di navigazione Snav, che generalmente inizia la stagione a metà aprile, è ripartita solo il 25 giugno. Per l'ingresso in Croazia per turismo, i passeggeri devono obbligatoriamente dimostrare di essere in possesso di una prenotazione per il soggiorno. Albania La compagnia Adria Ferries ha sospeso il collegamento con l'Albania dal 4 aprile al 7 maggio. Le frontiere, al momento, sono aperte solo per coloro che si muovono per motivi di lavoro e per il trasporto merci. Ogni 14 giorni viene valutata la situazione per le modalità d'ingresso sul territorio albanese. Il presidente Giampieri, dal 1

luglio un timido risveglio del traffico passeggeri "Un bilancio dei primi sei mesi fatto di luci e ombre. Ad una contenuta diminuzione del traffico merci fa da contraltare un forte e inevitabile calo del traffico passeggeri, determinato dal blocco della mobilità delle persone a livello internazionale. Le prenotazioni che, negli anni scorsi, erano già numerose



a marzo, stanno iniziando soltanto in queste settimane - dice il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -. Dal 1 luglio, stiamo notando



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

una timida ripresa del traffico passeggeri per la riapertura effettiva delle frontiere. È un work in progress che stiamo verificando ogni settimana con le agenzie marittime e con gli operatori che hanno continuato in questi mesi, con tenacia e resistenza, a mantenere operativo tutto il porto assieme all' impegno costante di Capitaneria di porto, Guardia di Finanza, Dogane, Polmare". L' Autorità di sistema portuale, aggiunge il presidente, "utilizzerà ogni strumento di sostegno alle imprese che stanno vivendo un momento di mercato particolarmente difficile. Un porto internazionale, che vede una riduzione così seria del traffico passeggeri, influisce inevitabilmente anche sulla ricchezza diffusa che il movimento di persone crea sul territorio".

Contenuto calo delle merci nel porto di Ancona

Giampieri evidenzia un timido risveglio del traffico passeggeri dal 1° Luglio

Redazione

ANCONA Contenuto calo delle merci nel porto di Ancona durante il primo semestre dell'anno, rispetto alle previsioni, in conseguenza dell'emergenza sanitaria per il Coronavirus. Da i primi dati diffusi dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale, risulta infatti che le merci hanno registrato un contenuto calo rispetto alle previsioni: i traffici commerciali hanno sempre avuto continuità anche durante il periodo del lockdown e grazie agli operatori dello scalo, che hanno sempre lavorato, è stato garantito il rifornimento a tutto il territorio dei beni necessari, farmaci, alimentari e altri prodotti. Le merci ro-ro, trasportate su camion, hanno registrato un calo del 18,7% da Gennaio a Giugno, rispetto allo stesso semestre del 2019, passando da 2.246.172 a 1.826.622 tonnellate, mentre è praticamente stabile l'andamento delle merci nei container (- 0,8%), passato da 613.471 a 608.719 tonnellate. I teu sono passati da 82.853 a 78.056 (- 5,8%) perché gli armatori stanno continuando ad ottimizzare la gestione dei container vuoti. Il numero dei tir e dei trailer è sceso da 71.082 a 61.106 (- 14%). Le toccate nave complessive sono state 610 nel primo semestre 2020 rispetto alle 774 del primo semestre 2019, con una differenza negativa di 164 (- 21%), dovuta in prevalenza al calo del numero dei traghetti proprio per il fermo della circolazione dei passeggeri e la conseguente riduzione delle corse da parte degli armatori. I traghetti hanno comunque continuato ad attraccare nel porto dorico garantendo il traffico commerciale con Grecia, Croazia e Albania. I mezzi pesanti, con a bordo gli autisti, hanno sempre potuto imbarcarsi e sbarcare per gli scambi commerciali. Forte, come previsto, è stata la diminuzione del traffico passeggeri, pari a 71,8%, per il blocco totale della mobilità delle persone da Marzo a Giugno. I passeggeri complessivi sono stati 97.189 nel primo semestre 2020 rispetto ai 344.476 del primo semestre 2019. Le crociere hanno subito il fermo totale a livello mondiale ed è veramente arduo che la stagione possa riprendere nel 2020. Nel primo semestre di quest'anno, i crocieristi nel porto di Ancona sono stati 1.364, per due uniche toccate effettuate nei mesi di Gennaio e Febbraio, rispetto ai 27.077 dei primi sei mesi del 2019 (- 95%). Mobilità passeggeri Grecia Sono stati sempre operativi i traghetti per la Grecia ma solo per gli autisti a bordo dei camion e delle persone che dovevano rientrare nello Stato di residenza. Dal 1 Luglio sono state riaperte le frontiere al turismo con l'obbligo di registrarsi su un sito internet governativo. Croazia Il collegamento per la Croazia della Jadrolinija è stato completamente interrotto dal 10 Marzo al 26 Aprile. La circolazione dei passeggeri per la Croazia è ripresa il 15 Giugno. La compagnia di navigazione Snav, che generalmente inizia la stagione a metà Aprile, è ripartita solo il 25 Giugno. Per l'ingresso in Croazia per turismo, i passeggeri devono obbligatoriamente dimostrare di essere in possesso di una prenotazione per il soggiorno. Albania La compagnia Adria Ferries ha sospeso il collegamento con l'Albania dal 4 Aprile al 7 Maggio. Le frontiere, al momento, sono aperte solo per coloro che si muovono per motivi di lavoro e per il trasporto merci. Ogni 14 giorni viene valutata la situazione per le modalità d'ingresso sul territorio albanese. Il presidente dell'AdSp Rodolfo Giampieri, evidenzia però un timido risveglio del traffico passeggeri dal primo Luglio: Un bilancio dei primi sei mesi fatto di luci e ombre. Ad un contenuto calo del traffico merci fa da contraltare un forte e inevitabile calo del traffico



passaggeri, determinato dal blocco della mobilità delle persone a livello internazionale. Le prenotazioni che, negli anni scorsi, erano già numerose a marzo, stanno iniziando soltanto in queste settimane . Dal 1° Luglio, stiamo notando una timida ripresa del traffico passeggeri per la riapertura effettiva delle frontiere. È un work in progress che stiamo verificando ogni settimana con le agenzie marittime e con gli operatori che hanno continuato in questi mesi, con



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

tenacia e resistenza, a mantenere operativo tutto il porto assieme all'impegno costante di Capitaneria di porto, Guardia di Finanza, Dogane, Polmare. L'Autorità di Sistema portuale, conclude il presidente, utilizzerà ogni strumento di sostegno alle imprese che stanno vivendo un momento di mercato particolarmente difficile. Un porto internazionale, che vede una riduzione così seria del traffico passeggeri, influisce inevitabilmente anche sulla ricchezza diffusa che il movimento di persone crea sul territorio.

Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il porto di Ancona limita i danni nei primi sei mesi del 2020

Arrivano altri dati aggiornati sull'impatto dell'emergenza sanitaria di coronavirus sull'andamento dei traffici nel **porto** di **Ancona**. Nel primo semestre 2020, le merci hanno registrato un calo contenuto rispetto alle previsioni: i traffici commerciali hanno sempre avuto continuità anche durante il periodo del lockdown e grazie agli operatori dello scalo dorico, che hanno sempre lavorato, è stato garantito il rifornimento a tutto il territorio dei beni necessari come farmaci, alimentari e altri prodotti. Le merci ro-ro hanno registrato un calo del -18,7% da gennaio a giugno, rispetto allo stesso semestre del 2019, passando da 2.246.172 a 1.826.622 tonnellate, mentre è rimasto praticamente stabile l'andamento delle merci nei container (-0,8%), passato da 613.471 a 608.719 tonnellate. Per quanto riguarda i container, i Teu sono passati da 82.853 a 78.056, in calo del 5,8%, con gli armatori che stanno continuando a ottimizzare la gestione dei container vuoti. Il numero dei tir e dei trailer è sceso del 14%, passando da 71.082 a 61.106. Le toccate nave complessive sono state 610 nel primo semestre 2020 rispetto alle 774 del primo semestre 2019, 164 in meno (-21%). Una discesa dovuta in prevalenza al calo del numero dei traghetti proprio per il fermo della circolazione dei passeggeri e la conseguente riduzione delle corse da parte degli armatori. I traghetti hanno comunque continuato ad attraccare nel **porto** dorico garantendo il traffico commerciale con Grecia (sempre operativi i traghetti ma solo per gli autisti a bordo dei camion e per le persone che dovevano rientrare nello Stato di residenza), Croazia (il collegamento della Jadrolinija è ripreso il 15 giugno dopo essere stato completamente interrotto dal 10 marzo al 26 aprile: la Snav, è ripartita solo il 25 giugno) e Albania (la Adria Ferries ha sospeso il collegamento con l'Albania dal 4 aprile al 7 maggio). I mezzi pesanti, con a bordo gli autisti, hanno sempre potuto imbarcarsi e sbarcare per gli scambi commerciali. Forte, come previsto, la diminuzione del traffico passeggeri: -71,8%, a causa del blocco totale della mobilità delle persone da marzo a giugno. I passeggeri complessivi sono stati 97.189 nel primo semestre 2020 rispetto ai 344.476 del primo semestre 2019. Le crociere hanno subito il fermo totale a livello mondiale ed è veramente arduo che la stagione possa riprendere nel 2020. Si spiega così il crollo del 95% dei crocieristi nel **porto** di **Ancona** nel primo semestre di quest'anno: 1.364 persone, per due uniche toccate effettuate nei mesi di gennaio e febbraio, rispetto ai 27.077 dei primi sei mesi del 2019. 'Il bilancio dei primi sei mesi è fatto di luci e ombre' spiega Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema portuale di **Ancona**. 'A una contenuta diminuzione del traffico merci fa da contraltare un forte e inevitabile calo del traffico passeggeri, determinato dal blocco della mobilità delle persone a livello internazionale. Le prenotazioni che, negli anni scorsi, erano già numerose a marzo, stanno iniziando soltanto in queste settimane. Dal 1 luglio, stiamo notando una timida ripresa del traffico passeggeri per la riapertura effettiva delle frontiere'. L'Autorità di sistema portuale, aggiunge il presidente, 'utilizzerà ogni strumento di sostegno alle imprese che stanno vivendo un momento di mercato particolarmente difficile. Un **porto** internazionale, che vede una riduzione così seria del traffico passeggeri, influisce inevitabilmente anche sulla ricchezza diffusa che il movimento di persone crea sul territorio'.



Arrivano altri dati aggiornati sull'impatto dell'emergenza sanitaria di coronavirus sull'andamento dei traffici nel porto di Ancona.

Nel primo semestre 2020, le merci hanno registrato un calo contenuto rispetto alle previsioni: i traffici commerciali hanno sempre avuto

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Focolaio nei Balcani, il porto dorio si blind

Tornelli e scanner in biglietteria per evitare le code, il segretario dell' Ap Paroli: «Non potremo più consentire la gente accalcata»

di Pierfrancesco Curzi Tornelli e scanner in biglietteria per imitare gli assembramenti dentro la biglietteria portuale in funzione entro la fine di questa settimana: così l' Autorità portuale alza l' asticella della sicurezza in **porto**. I nuovi focolai nei Balcani costringono le autorità a tenere la guardia sempre alta e il **porto di Ancona** è direttamente collegata a quella regione grazie ai suoi collegamento con Croazia e Albania. In vista di una ripresa del traffico passeggeri tra la fine di luglio e il mese di agosto, l' Ap doria ha deciso di dotare l' edificio della biglietteria di un sistema elettronico che consentirà l' accesso ad un ristretto numero di persone in contemporanea. Tutti ricordano gli assembramenti all' interno dell' edificio gli anni scorsi, con decine di persone accalcate ad ognuno degli sportelli delle varie compagnie marittime: «Tutto questo non lo potremo più consentire _ spiega il segretario generale dell' Autorità portuale di **Ancona**, Matteo Paroli _, le misure previste dal protocollo emanato dal governo chiare in ambito anti-Covid e noi le dobbiamo rispettare.

Inizialmente consentiremo l' accesso a 50 persone e la 51esima non entrerà fino a quando non ne uscirà una e comunque il tornello non si aprirà in caso di sovraffollamento. Eventualmente, studiando i flussi, potremmo anche aumentare a 70. Oltre a questo abbiamo allestito un locale per il ricovero di persone con febbre superiore a 37.5° d cui si occuperà l' Usmaf, la sanità marittima, che dovrà valutare eventuali casi di contagio da Coronavirus. oltre ai tornelli raddoppieremo le guardie giurate tra stazione marittima e biglietteria». Per quanto concerne le misure specifiche durante le pratiche di sbarco ed imbarco Paroli entra nel dettaglio: «Il Dpcm dell' 11 giugno scorso, oltre ad un formulario per le autocertificazioni prevede che il comandante della nave in arrivo al **porto di Ancona** o il medico di bordo segnalino, sempre all' Usmaf, eventuali casi sospetti di Covid-19 sulla nave. Se i tamponi confermano la positività la nave va fermata e messa in quarantena, un po' come è successo per la Costa Magica. Ad oggi casi del genere non si sono verificati. Noi abbiamo allestito un locale di ricovero anche nella zona delle banchine. Per quanto concerne gli imbarchi non ci sono prescrizioni particolari, la misurazione della temperatura è a carico delle compagnie di navigazione, anche se noi siamo dotati di termometro scanner». Le linee marittime sono attive, ma ecco con quali regole. I traghetti per la Grecia sono attivi ma solo per gli autisti a bordo dei camion e delle persone che dovevano rientrare nello Stato di residenza. Dal 1 luglio sono state riaperte le frontiere al turismo con l' obbligo di registrarsi su un sito internet governativo. Il collegamento per la Croazia della Jadrolinija è stato interrotto dal 10 marzo al 26 aprile e la circolazione dei passeggeri è ripresa il 15 giugno. La compagnia di navigazione Snav è ripartita il 25 giugno. Per l' ingresso in Croazia per turismo, i passeggeri devono essere in possesso di una prenotazione per il soggiorno. Infine l' Albania, la più restrittiva. La compagnia Adria Ferries ha sospeso il collegamento con l' Albania dal 4 aprile al 7 maggio. Le frontiere sono aperte solo per motivi di lavoro e trasporto merci.



Ripercussioni anche sul traffico di via Marina

Conateco, protesta per i licenziamenti il porto resta bloccato per otto ore

tiziana cozzi

Tre licenziamenti negli ultimi 5 mesi, 120 posti di lavoro persi in 5 anni. La dura protesta che ieri ha bloccato il porto di Napoli per 8 ore, nasce in seno a Conateco. I lavoratori, riuniti sotto la sigla del sindacato Si Cobas, chiedono il reintegro immediato dei dipendenti rimossi. Un'azione inaspettata che ha paralizzato la circolazione cittadina, oltre alla viabilità interna al porto. I manifestanti hanno sfilato in corteo all'interno del terminal e presidiato per ore gli accessi, impedendo di fatto la circolazione di merci e mezzi. I camion sono rimasti in fila per ore sulla rampa di accesso all'autostrada, stop anche agli ingressi in porto. «Inaccettabile che una protesta non autorizzata tenga in scacco il porto per così tante ore - accusa Pasquale Legora De Feo, amministratore delegato Conateco - ed è ancora più grave che l'autorità portuale non sia intervenuta». Non è la prima volta che scatta la protesta contro il brusco calo del personale che da qualche tempo si sta verificando in Conateco, il principale terminal container del porto di Napoli. «I licenziamenti avvenuti nelle ultime settimane - chiarisce Peppe D'Alesio, coordinatore provinciale Si Cobas - sono indirizzati contro lavoratori attivi sindacalmente, colpevoli di aver segnalato gravissime intemperanze, per giunta reiterate non ultimo un episodio relativo a corsi di formazione di gruisti e carrellisti costretti a lavorare in una situazione di precarietà». Tra le righe, una denuncia del sindacato Cobas all'Autorità portuale, sulla presunta violazione di un'azienda che lavora in concessione all'interno del terminal Conateco, riguardante la mancata applicazione del contratto nazionale. «È subito scattato il procedimento amministrativo da parte dell'autorità portuale - spiega D'Alesio - vuol dire che la nostra denuncia era concreta. E dopo pochi giorni, ecco i licenziamenti. Abbiamo motivo di credere che si tratti di ritorsione. I lavoratori devono essere subito reintegrati. Otto dipendenti Conateco sono stati reintegrati dal giudice, dopo licenziamenti giudicati illegittimi». «È stata licenziata una persona che lasciava il posto di lavoro prima dell'orario consentito - ribatte Legora De Feo - ne discuteremo in tribunale. Mi sembra eccessivo bloccare il porto per questo. Abbiamo sempre licenziato dietro una motivazione, siamo sottoposti continuamente a ispezioni, da Autorità portuale, ispettorato del lavoro, siamo presenti da un secolo nel porto, nessuno ci ha contestato nulla. Abbiamo avuto danni da una protesta illegittima. Non ho ritenuto di ricevere i lavoratori, valuterò con i miei avvocati se verrò convocato dalla prefettura». -



Porto Napoli: blocco al varco Pisacane

(ANSA) - **NAPOLI**, 09 LUG - Alcune decine di lavoratori portuali aderenti al "Si Cobas" hanno bloccando l' accesso al **Porto** di **Napoli**, all' altezza del varco Pisacane davanti all' ingresso del Terminal Container Conateco. La protesta è stata indetta contro il licenziamento di alcuni alcuni lavoratori avvenuto nei giorni scorsi. (ANSA).



Porto, protesta Cobas blocca varco Pisacane.

Alcune decine di lavoratori portuali aderenti al "Si Cobas" hanno bloccando l'accesso al Porto di Napoli, all' altezza del varco Pisacane davanti all' ingresso del Terminal Container Conateco. La protesta è stata indetta contro il licenziamento di alcuni alcuni lavoratori avvenuto nei giorni scorsi. (ANSA).

Questo sito web utilizza cookie tecnici per permettere all' utente una buona esperienza di navigazione. Scorrendo la pagina o continuando la navigazione si accetta la presenza dei cookie. Cookie settings ACCETTA Privacy & Cookies Policy Chiudi Privacy Overview This website uses cookies to improve your experience while you navigate through the website. Out of these cookies, the cookies that are categorized as necessary are stored on your browser as they are essential for the working of basic functionalities of the website. We also use third-party cookies that help us analyze and understand how you use this website. These cookies will be stored in your browser only with your consent. You also have the option to opt-out of these cookies. But opting out of some of these cookies may have an effect on your browsing experience. Necessario Sempre attivato Necessary cookies are absolutely essential for the website to function properly. This category only includes cookies that ensures basic functionalities and security features of the website. These cookies do not store any personal information. Non necessario Non necessario Any cookies that may not be particularly necessary for the website to function and is used specifically to collect user personal data via analytics, ads, other embedded contents are termed as non-necessary cookies. It is mandatory to procure user consent prior to running these cookies on your website. /* custom css theme panel */ #td-top-search { display: none; } @media screen and (min-width: 480px) { .td-header-style-1 .td-header-sp-recs { margin-top:50px; margin-bottom:50px; } .td-header-sp-recs { width:528px; } .td-header-style-1 .td-header-sp-logo { width:384px; height:140px; } } Invia a indirizzo e-mail Il tuo nome Il tuo indirizzo e-mail Annulla L' articolo non è stato pubblicato, controlla gli indirizzi e-mail! Verifica dell' e-mail non riuscita. Riprova.



Identità Insorgenti

Napoli

Sciopero dei lavoratori del porto di Napoli: "Negati diritti fondamentali"

Questa mattina i lavoratori del **porto** di **Napoli** hanno bloccato uno dei varchi di accesso principali della città, il varco Pisacane. I lavoratori avevano annunciato lo stato di agitazione già diversi giorni fa, con una nota interna. Il blocco ha fermato decine di camion, che hanno creato una lunga colonna di mezzi per una delle arterie principali del **porto** della città. Lo sciopero è durato fino a tardo pomeriggio. A sostegno dei lavoratori mobilitati dal sindacato intercategoriale Si Cobas, i giovani del Fronte della Gioventù Comunista e il collettivo Iskra **Napoli**. Con il blocco di oggi denunciano la mancanza di diritti fondamentali per i lavoratori, accusando la CO.NA.TE.CO - Consorzio Napoletano Terminal Containers. Mansioni pericolose, sicurezza sanitaria azzerata e un costante controllo sui loro movimenti, che non permette nemmeno una pausa per il bagno: questo è ciò che affermano di subire i lavoratori del **porto** di **Napoli** ogni giorno. Chi decide di segnalare queste condizioni penose viene minacciato dalle aziende portuali, che ricattano i dipendenti con il rischio di sanzioni disciplinari, fino ad arrivare alla perdita del lavoro. È quello che è successo ad alcuni lavoratori - licenziati per motivi a loro detta illegittimi - che hanno deciso di dire basta a queste condizioni di lavoro. L'ultimo licenziamento proprio in questi giorni. I lavoratori del **porto** chiedono la reintegrazione dei licenziati e l'archiviazione dei provvedimenti disciplinari a loro carico. A questo si aggiunge la richiesta di un tavolo tra il sindacato e l'azienda, e di convocare le elezioni per i rappresentanti dei lavoratori per quanto riguarda la sicurezza. **Ciro Giso** Un articolo di **Ciro Giso** pubblicato il 9 Luglio 2020 e modificato l'ultima volta il 9 Luglio 2020 **Ciro Giso** 19 anni. Comunista. Partenopeo. Ho a cuore le lotte degli studenti e dei lavoratori. Rappresentante al Liceo scientifico Vincenzo Cuoco. Sono appassionato di scrittura, soprattutto di poesia. Il mio obiettivo è quello di diventare giornalista per dare voce a tutti i sud del mondo. Per questi motivi mi sono seduto comodo dalla parte del torto, visto che tutti gli altri posti erano occupati.



Porto di Napoli, protesta dei lavoratori Conateco

Alcune decine di lavoratori portuali aderenti al "Si Cobas" stanno bloccando l'accesso al **Porto** di **Napoli**, all' altezza del varco Pisacane davanti all' ingresso del Terminal Container Conateco. La protesta e' stata indetta contro il licenziamento di alcuni alcuni lavoratori avvenuto nei giorni scorsi.



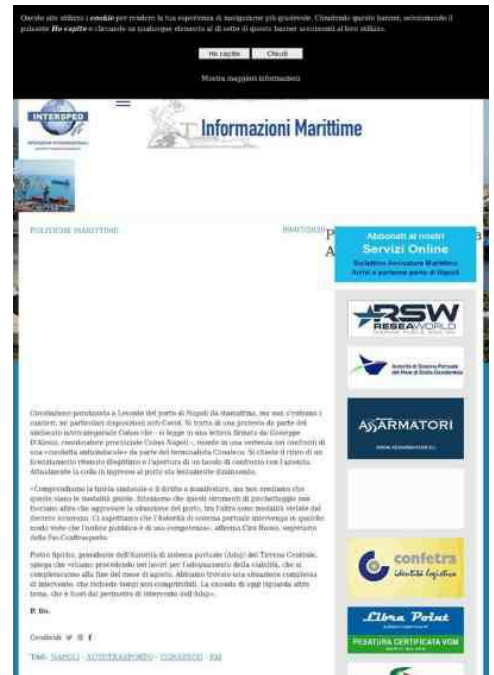
Informazioni Marittime

Napoli

Porto di Napoli bloccato a Levante. Agitazione dei Cobas

Stamattina oltre un chilometro di coda in ingresso per i mezzi pesanti. Fai-Confrtrasporto: "Modalità di protesta illegittima". Spirito: "Continuiamo a migliorare la viabilità, ma questa vicenda non ci riguarda"

Circolazione paralizzata a Levante del **porto** di **Napoli** da stamattina, ma non c'entrano i cantieri, né particolari disposizioni anti-Covid. Si tratta di una protesta da parte del sindacato intercategoriale Cobas che - si legge in una lettera firmata da Giuseppe D' Alesio, coordinatore provinciale Cobas **Napoli** -, risiede in una vertenza nei confronti di una «condotta antisindacale» da parte del terminalista Conateco. Si chiede il ritiro di un licenziamento ritenuto illegittimo e l'apertura di un tavolo di confronto con l'azienda. Attualmente la coda in ingresso al **porto** sta lentamente diminuendo. «Comprendiamo la tutela sindacale e il diritto a manifestare, ma non crediamo che queste siano le modalità giuste. Riteniamo che questi strumenti di picchettaggio non facciano altro che aggravare la situazione del **porto**, tra l'altro sono modalità vietate dal decreto sicurezza. Ci aspettiamo che l'Autorità di sistema portuale intervenga in qualche modo visto che l'ordine pubblico è di sua competenza», afferma **Ciro Russo**, segretario della Fai-Confrtrasporto. **Pietro Spirito**, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centrale, spiega che «stiamo procedendo nei lavori per l'adeguamento della viabilità, che si completeranno alla fine del mese di agosto. Abbiamo trovato una situazione complessa di intervento, che richiede tempi non comprimibili. La vicenda di oggi riguarda altro tema, che è fuori dal perimetro di intervento dell'Adsp». P. Bo.



Bus, metro, stazione e porto la mascherina è un optional

LO SCENARIO Valerio Esca L' ordinanza della Regione colpisce, ma non affonda i dissidenti della mascherina. Il provvedimento emesso dal governatore della Campania Vincenzo De Luca, nella serata di mercoledì, che rende «obbligatorio indossare la mascherina per chi è in attesa ai terminal dei mezzi pubblici: banchine di aliscafi e traghetti, binari ferroviari, fermate di autobus, oltre che a bordo e durante tutto il tragitto» è stata rispettata a metà dai napoletani. Otto su dieci la indossano all' interno di bus e metro, mentre sulle banchine, causa anche il caldo, in molti continuano ad utilizzarla come poggia mento, o come bracciale legata al gomito. All' aria aperta la differenza si nota di più. Uno su due continua infatti a non utilizzare la mascherina protettiva: «Siamo all' aria aperta non capisco perché dovrei indossarla», sostiene una signora di mezza età alla fermata dell' autobus, a pochi metri dalla stazione centrale di Piazza Garibaldi. **IL PROVVEDIMENTO** Rispetto a prima cosa cambia? Che c' è l' obbligo di utilizzo anche per chi attende ai terminal e soprattutto si è data la possibilità alle società che gestiscono i trasporti di «vietare l' ingresso a bordo dei passeggeri che non indossino la mascherina e adottare ogni misura idonea ad evitare assembramenti a bordo, fino al completo deflusso dei passeggeri all' arrivo». Girando la città la sensazione è che il provvedimento, al netto di casi particolari, stia comunque tenendo bene. I napoletani hanno recepito bene il messaggio, ma ci sono dei distinguo da fare: all' interno dei mezzi pubblici quasi tutti indossano la mascherina, sia sui bus che sulla metropolitana linea 1: circa sette su dieci si attiene all' ordinanza regionale. Sulle banchine un po' meno. Quelle della linea 1 sono molto ampie, questo consente alle persone di restare ben distanziate una dall' altra, esclusi gli orari di punta. In molti preferiscono così abbassarsi la mascherina e restare senza. Cosa vietata dall' ordinanza appena emessa. Difficile trovare invece qualcuno senza dpi all' interno della stazione Garibaldi, dove la stragrande maggioranza indossa la mascherina. **ALLE PENSILINE BUS** Ci sono poi fermate, come quella del tram di via Cristoforo Colombo, dove sei cittadini su sei non indossano la protezione. All' aria aperta appunto si fa più fatica, qualcuno si lamenta del caldo, altri pensano che lo spauracchio del virus sia oramai lontano. Arrivando da Capodimonte, direzione Museo, un gruppetto di persone alla fermata del bus, anche se con poco distanziamento sociale ha seguito le direttive della Regione: tutti con la mascherina ben posizionata sul naso. All' interno degli autobus, come nelle metropolitane, è più difficile trovare qualcuno senza dispositivo di protezione, con le dovute eccezioni: «Quando capita che ci sia qualcuno senza mascherina racconta Pasquale, autista Anm di vecchia data sono direttamente gli altri cittadini a redarguirlo. Noi potevamo poco fino a qualche giorno fa, adesso possiamo anche impedire l' accesso a chi non ce l' ha. Ma certamente non possiamo fare gli autisti e i controllori allo stesso tempo». Intanto, sui bus, restano inibite ai passeggeri la porta anteriore e l' area immediatamente alle spalle del posto guida delimitata da catenella divisoria. Per una migliore e più efficace gestione degli spostamenti in superficie, resta attiva la nuova funzionalità che indica in tempo reale sui display dei bus, sulle paline elettroniche e le app di infomobilità, lo stato di capienza posti di ciascun bus in arrivo alla fermata. Se il bus in arrivo è completo, sulle paline elettroniche intelligenti di fermata, comparirà un asterisco di fianco al numero della Linea mentre sulle app GiraNapoli, Moovit, e Infoclick, l' utenza viene informata in tempo reale con notifiche in evidenza.



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

AL **PORTO** Al Molo Beverello, dopo le polemiche dei giorni scorsi sul caos mascherine e la decisione di predisporre un servizio di agenti in borghese a bordo degli aliscafi, non pare che la situazione sia poi migliorata. Alle biglietterie soltanto un napoletano su due indossa la mascherina; senza dpi anche quattro persone in attesa dell'aliscafo su alcune panchine posizionate nei pressi delle biglietterie, anche se tutte distanziate. Al terminal del Molo Beverello circa una ventina di persone, qualcuno porta la mascherina abbassata, altri sono invece sprovvisti del dispositivo. Su traghetti e aliscafi però, gli addetti ai lavori fanno sapere che «a bordo senza mascherina non si sale». «Fa molto caldo però bisogna indossarla. Noi non la togliamo neanche all' interno, una volta sedute» raccontano Viviana, Morena e Serena, tre ragazze dirette a Capri. «Certo, sarà anche fastidiosa incalzano ma se queste sono le regole vanno rispettate». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Crociere, saltato anche agosto: gli approdi sono solo autunnali

Il nuovo calendario aggiornato prevede 11 transiti Il 2020 doveva essere l'anno del boom con 58 scali Il Covid ha messo in crisi anche l'economia portuale Ora la speranza è affidata ai mesi di settembre e ottobre

LUCIA PEZZUTO

Lucia PEZZUTO Stagione crocieristica a rischio nel porto di Brindisi, le compagnie continuano a disdire le date. Saltano, infatti, gli approdi di agosto. Il programma della stagione crocieristica ha subito una nuova variazione, con l'ultimo aggiornamento che risale ad un paio di giorni fa. L'arrivo delle prime navi, dunque, slitta da agosto a settembre, se tutto va bene, mentre gli scali da 13 diventano 11. Sempre più difficile la ripartenza nel porto di Brindisi in tempi di Covid. Lo scorso anno lungo le coste brindisine le navi transitavano già da maggio con un calendario di 38 approdi. Ed il 2020 avrebbe dovuto rappresentare la consacrazione del capoluogo come meta crocieristica. Quest'anno invece, in base all'ultimo aggiornamento, la prima nave da crociera attraccherà il prossimo 7 settembre, l'ultima sarà a Brindisi il 19 ottobre. Il calendario pubblicato a giugno riportava l'inizio della stagione crocieristica con l'arrivo il 17 agosto della nave Aidamira, della compagnia Aida, con destinazione Corfù. La stessa nave sarebbe tornata il 31 agosto. Entrambe le date sono state annullate. Resta invariato, almeno per il momento dicono dall'

Autorità di sistema, il resto del calendario. Quindi si parte il 7 settembre con la

Msc Cruises con e la sua Musica che tornerà nel nostro porto anche il 14, il 21 ed il 28 dello stesso mese. Sempre a settembre avremo la Berlin della Fti Cruses che farà scalo giorno 8 e giorno 14. Torna sempre il 14 e il 28 settembre la Aidamira della compagnia Aida. La stagione crocieristica si chiuderà per Brindisi ad ottobre con la Msc Musica che farà scalo il 5, 12 e il 19. Undici date in tutto rispetto alle 38 dello scorso anno, la dice lunga sul disastro economico causato dall'emergenza sanitaria. Il 2019, invece, si era chiuso con 38 approdi più due scali fuori stagione. In sei mesi erano transitati in città 69.678 crocieristi. Da Brindisi si erano imbarcati ben 7.499 passeggeri, mentre quelli sbarcati erano stati 6.922, a questi si aggiungeva anche la presenza degli equipaggi, circa 27mila persone. Un trend positivo che si prevedeva anche per 2020 con un raddoppio degli approdi, circa 58, se non fosse stato per il Covid che all'improvviso ha bloccato tutti i traffici e stravolto le previsioni positive. Il calendario delle crociere 2020 resta in ogni caso provvisorio visto che tutti attendono di avere il via libera dal governo alla stagione che dovrà in ogni caso rispettare le linee guida del protocollo di sicurezza per scongiurare il contagio da Covid. E proprio a causa del blocco delle navi passeggeri a causa dell'emergenza sanitaria che lungo la banchina di punta Riso restano ancora attraccate le due navi della compagnia Costa Crociere. Lo scorso 5 aprile è arrivata la Costa Fortuna ed il 7 giugno la Costa Magica, in entrambi i casi è stato fatto sbarcare il personale in esubero che in questo modo è potuto rientrare presso il proprio domicilio. L'equipaggio di Costa Fortuna era stato prelevato dalla nave Costa Mediterranea che aveva raggiunto la gemella a Brindisi per imbarcare i circa 500 membri dell'equipaggio e trasportarli in Estremo Oriente, nei loro paesi di origine. L'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, lo scorso 4 aprile con apposita ordinanza nata per via dell'emergenza in atto, aveva destinato la diga foranea di punta Riso proprio alla sosta inoperosa delle navi Costa Crociere che necessitavano di rientrare in Italia;



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

istituendo un posto di controllo temporaneo, specificatamente autorizzato dalla Capitaneria di porto, sentito il Comitato di sicurezza portuale. La Costa Mediterranea, proveniente dal porto di La Spezia, restò attraccata alla banchina di punta Riso di Brindisi sino al 22 aprile. In ogni caso i marittimi furono trasbordati da una nave all'altra senza avere alcun contatto con il territorio. Nel frattempo le due navi da crociera ospitate nel nostro porto hanno dimostrato la propria riconoscenza con grandi atti di generosità, l'ultimo venerdì scorso, 26 giugno: Costa Fortuna e Costa Magica hanno regalato alla comunità brindisina ben 35 bancali di cibo e bevande che tramite il Comune di Brindisi, il Banco delle opere di carità di Brindisi e la Caritas Diocesana, saranno distribuiti alle famiglie bisognose di Brindisi e provincia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto, slitta di due giorni l'arrivo delle prime navi di Yilport dalla Turchia

Il primo attracco al molo polisettoriale della portacontainer rinviato 12 o 13 luglio

ALESSIO PIGNATELLI

Alessio PIGNATELLI La ripartenza del Molo Polisettoriale è rimandata di qualche giorno. Sarebbe dovuta arrivare ieri a Taranto la nave feeder del servizio Cma Cga e Yilport ma l'attracco è rinviato di qualche giorno a causa di alcuni ritardi. Molto probabilmente, la data giusta è quella tra domenica e lunedì in orario notturno. Proseguono intanto i colloqui tra le organizzazioni sindacali e Yilport sul piano industriale e sul riassorbimento della forza occupazionale ex Tct: al momento, sembra delinearsi un'intesa parziale sui numeri della prima fase mentre bisogna ancora trovare una quadra sulle cifre che consentiranno di lavorare a regime. Il nuovo inizio, graduale o soft che dir si voglia, dello scalo jonico deve attendere qualche giorno. La nave che collegherà Turchia, Italia, Malta e Tunisia - due volte a settimana andata e ritorno, in Turchia toccherà gli scali di Ambarli, Izmit Gemlik e Aliaga, quindi tappa a Taranto, poi Malta e infine Biserta e Sfax in Tunisia - è in ritardo. Nel capoluogo jonico, quindi, attraccherà verosimilmente la notte tra il 12 e il 13. È un primo passo, occorre sottolinearlo. Non bisogna aspettarsi una grossa quantità di container ma è il primo segnale di rinascita dopo cinque anni di vuoto in seguito all'abbandono di Evergreen. Lo scalo jonico rientrerà anche nel servizio Turmed, ossia la connessione intermodale fra Italia e Turchia con un transit time di tre giorni e collegamenti ferroviari verso il Centro e il Nord dell'Italia. In pratica saranno garantiti servizi ferroviari giornalieri per Centro e Nord Italia, in particolare Milano, Piacenza, Bologna, Jesi e Marcellise. Questo però non immediatamente poiché, come detto, il feeder in arrivo trasporterà una quantità di container non adeguata per il servizio intermodale. Parallelamente, sono in corso i colloqui tra le organizzazioni sindacali di categoria e il management di Yilport per il riassorbimento dei quasi 500 ex addetti Tct in carico all'Agenzia per il lavoro portuale istituita dal governo allo scopo di attutire la crisi apertasi nei porti di Taranto e Gioia Tauro. Oggi dovrebbe esserci un'altra riunione, ancora non ci sono state dichiarazioni ufficiali ma, da quanto filtra, al momento si sono delineati i numeri per questa fase iniziale. Il riassorbimento sarà graduale, si prospetta di alzare quelle cifre solo quando Yilport avrà un traffico più consistente. Nel frattempo, è in corso il revamping delle 7 gru ship-to-shore da parte dei tecnici di Konecranes (società specializzata nella produzione e assistenza di gru e attrezzature di sollevamento). Saranno inoltre da sistemare 16 gru a cavalletto su rotaia, una gru portuale mobile, due movimentatori di container vuoti e tutti i rimorchi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Zes jonica, le criticità da superare per crescere del 40% in 10 anni

ORONZO MARTUCCI

Oronzo MARTUCCI Criticità e semplificazioni vanno di pari passo nel percorso di piena operatività della Zona Economica speciale interregionale Puglia-Basilicata dello Jonio, che fa perno attorno al porto di Taranto. Durante il web meeting di presentazione del Piano operativo triennale dell' **Autorità portuale**, svoltosi con la partecipazione del sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Mario Turco, gli esperti di Srm Mezzogiorno e lo stesso presidente dell' Authority, Sergio Prete, hanno sottolineato che a tutt' oggi gli strumenti di semplificazione adottati non risultano soddisfare le attese per il permanere di problematiche strutturali che ne caratterizzano il funzionamento. In particolare hanno fatto fatica a decollare le semplificazioni promesse per cui sono rimasti irrisolti nodi quali: la eccessiva complessità e durata di alcuni procedimenti di interesse per le imprese (autorizzazioni ambientali e permessi di costruzione); la coesistenza di organismi sia locali che nazionali deputati a gestire le procedure amministrative per avviare e condurre impresa. Attraverso la legge 12/2019 (il cosiddetto Decreto semplificazione) si è cercato di ovviare ad alcune criticità. Bisogna valutare positivamente alcuni interventi. Sicché si giunti a ottenere: la riduzione di un terzo dei termini procedurali previsti; il dimezzamento dei termini della conferenza di servizi semplificata; il raccordo tra il Comitato di indirizzo della Zes, i Suap (sportello unico attività produttive) e lo sportello unico amministrativo (Sua) delle **Autorità Portuali** (legge 84/1994), che opera quale responsabile unico del procedimento per la fase di insediamento, realizzazione e svolgimento dell' attività economica nella Zes. La legge sulle semplificazioni non sembra aver risolto la criticità limitandosi a stabilire riduzioni e snellimenti non tradotti in effettiva operatività. Viene così meno una delle armi migliori che la Zes ha nel suo zaino per innestare meccanismi competitivi tali da far diventare un' area appetibile al pari di altre Free Zone nell' area del Mediterraneo, spiegano gli esperti. C' è poi la questione degli incentivi fiscali promessi agli investitori, cioè il credito di imposta che, anche se decollati nel novembre 2019, non sembrano destare particolare interesse rispetto alle detassazioni mostruose applicate ad esempio dalla Free Zone di Tangeri o di Suez. L' invito è a prevedere ulteriori incentivi, di livello locale. In particolare un maggiore impulso di fondi regionali, per esempio provenienti dai Por 2021-2027 forse potrebbe dare linfa alle Zes in termini di fondi e appetibilità agli investitori. Dalla Zes jonica, dunque, arrivano richieste in merito al rafforzamento delle misure fiscali. Nel Piano operativo triennale dell' **Autorità portuale** si legge ancora che secondo stime della Banca Mondiale, le Zes sono in grado di generare un aumento dei tassi di crescita dell' export (quindi del business per le imprese) ed Srm (centro studi collegato a Intesa SanPaolo ha elaborato che il tasso di crescita può raggiungere fino al 40% in più rispetto a quello generato sul territorio. Le elaborazioni del centro studi Srm fanno emergere ancora che le risorse pubbliche (il credito di imposta in questo caso) hanno un effetto moltiplicativo di 1 a 3: ogni euro di credito di imposta ne attiva ulteriori 2. Un' analisi recente su un panel di porti del Mediterraneo (dove sono presenti Zes) ha mostrato aumenti del traffico dell' 8,4% medio annuo (in Italia tale traffico negli ultimi anni è aumentato in media dell' 1,1%). Per avere questi risultati bisogna però aspettare che la Zes entri a regime, in un tempo medio-lungo (in genere 5-10 anni). Per valutare l' impatto che la Zes jonica può avere sull' area di riferimento, bisogna considerare



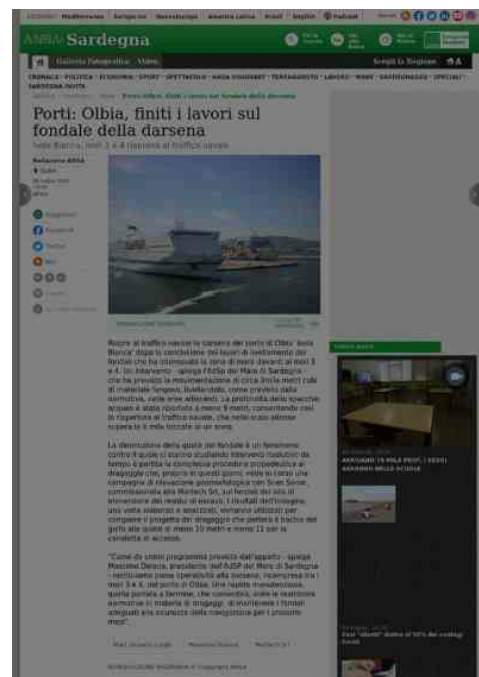
Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

gli scenari di due territori, Puglia e Basilicata. L' import-export della Basilicata «no oil» (cioè non tenendo conto delle attività estrattive) al 2019 è stato di 5,4 miliardi di euro. In uno scenario di base, considerando il tasso di crescita medio annuo degli ultimi cinque anni, nel 2024 si arriverebbe in condizioni normali a 5,9 miliardi di euro e nel 2029 a 6,3 miliardi. In base allo studio di Srm le Zes possono portare ad un incremento aggiuntivo dell' export del 40% nell' arco in media di una decina di anni. Nel caso di piena operatività della Zes, tenendo conto di questo trade aggiuntivo, si potrebbe arrivare a 6,9 miliardi nel 2024 e a 8,4 miliardi nel 2029. L' import-export della Puglia «no oil» al 2019 è stato pari a 16,7 miliardi di euro. In uno scenario di base, considerando il tasso di crescita medio annuo degli ultimi cinque anni, nel 2024 si arriverebbe a 19,5 miliardi di euro e nel 2029 a 22,4 miliardi. In caso di scenario con Zes a regime si potrebbe arrivare a un prodotto interno lordo di 22,9 miliardi nel 2024 e a 29,1 miliardi nel 2029. Ne deriva una stima con scenario a 10 che potrebbe portare l' intero import export dell' area interessata dalla Zes da 28,7 a 37,5 miliardi di euro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti: Olbia, finiti i lavori sul fondale della darsena

Riapre al traffico navale la darsena del porto di Olbia 'Isola Bianca' dopo la conclusione dei lavori di livellamento dei fondali che ha interessato la zona di mare davanti ai moli 3 e 4. Un intervento - spiega l' **AdSp** del Mare di Sardegna - che ha previsto la movimentazione di circa 3mila metri cubi di materiale fangoso, livellandolo, come previsto dalla normativa, nelle aree adiacenti. La profondità dello specchio acqueo è stata riportata a meno 9 metri, consentendo così la riapertura al traffico navale, che nello scalo olbiese supera le 6 mila toccate in un anno. La diminuzione della quota del fondale è un fenomeno contro il quale si stanno studiando interventi risolutivi: da tempo è partita la complessa procedura propedeutica al dragaggio che, proprio in questi giorni, vede in corso una campagna di rilevazione geomorfologica con Scan Sonar, commissionata alla Martech Srl, sui fondali del sito di immersione dei residui di escavo. I risultati dell' indagine, una volta elaborati e analizzati, verranno utilizzati per comporre il progetto del dragaggio che porterà il bacino del golfo alle quote di meno 10 metri e meno 11 per la canaletta di accesso. "Come da crono programma previsto dall' appalto - spiega Massimo Deiana, presidente dell' **AdSp** del Mare di Sardegna - restituiamo piena operatività alla darsena, ricompresa tra i moli 3 e 4, del porto di Olbia. Una rapida manutenzione, quella portata a termine, che consentirà, viste le restrizioni normative in materia di dragaggi, di mantenere i fondali adeguati alla sicurezza della navigazione per i prossimi mesi".



Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

Riapre al traffico navale la darsena di Olbia - Isola Bianca

I moli 3 e 4 dell' Isola Bianca possono ritornare ad ospitare traghetti e navi da crociera. Nel pieno rispetto dei tempi fissati dalla gara d' appalto, la ditta Appalti Generali Imag Srl ha concluso l' intervento di livellamento dei fondali e resa operativa, già da oggi, la darsena. Un intervento, quello completato, che ha previsto la movimentazione di circa 3 mila metri cubi di materiale fangoso, livellandolo, come previsto dalla normativa, nelle aree adiacenti. Meno 9 metri, la quota di profondità media restituita allo specchio acqueo antistante alla stazione marittima, tratto del **porto** che, proprio per la sua conformazione e la consistente movimentazione di navi - che in un anno, nello scalo olbiese, supera le 6 mila toccate - è costantemente soggetto ad interrimento.

Fenomeno per contrastare il quale, è partita da tempo la complessa procedura propedeutica al dragaggio che, proprio in questi giorni, vede in corso una campagna di rilevazione geomorfologica con Scan Sonar, commissionata alla Martech Srl, sui fondali del sito di immersione dei residui di escavo. I risultati dell' indagine, una volta elaborati e analizzati, verranno utilizzati per comporre il progetto del dragaggio che porterà il bacino del golfo

alle quote di meno 10 metri e meno 11 per la canaletta di accesso. 'Come da cronoprogramma previsto dall' appalto - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - restituiamo piena operatività alla darsena, ricompresa tra i moli 3 e 4, del **porto** di **Olbia** - Isola Bianca. Una rapida manutenzione, quella portata a termine, che consentirà, viste le restrizioni normative in materia di dragaggi, di mantenere i fondali adeguati alla sicurezza della navigazione per i prossimi mesi. Nel mentre, anche alla luce dell' inconveniente occorso nei giorni scorsi alla nave Eurocarga Valencia, stiamo valutando la possibilità di adottare misure straordinarie, sempre nel rispetto della normativa, per addivenire alla risoluzione rapida ed efficace della questione. Unitamente alla Capitaneria di **porto** e a tutto il cluster portuale, sarà immediatamente necessario affrontare risolutivamente alcune criticità relative alla naturale conformazione del **porto** e, di conseguenza, alla necessaria analisi sulla convivenza del traffico navale con altre le attività produttive. Argomenti, questi, che saranno a breve occasione di confronto nell' ambito del nuovo studio sull' aggiornamento del Piano Regolatore Portuale adottato'. Leggi anche: Partono i lavori per il livellamento dei fondali della darsena di **Olbia** - Isola Bianca AdSP MTS: Darsena Europa pronta nel 2024 AdSP del Mare di Sardegna e Cgil a confronto su dragaggi e vertenze occupazionali del **porto** di **Olbia** Nuovo bando pluriennale per i servizi ai passeggeri nel **porto** di **Olbia** Isola Bianca **Porto** di **Olbia**: la Stazione Marittima dell' Isola Bianca si riapre alla città

Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=76921>.



Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

Riapre al traffico navale la darsena di Olbia - Isola Bianca

Con la profondità, riportata a meno 9 metri, riprende la programmazione degli scali nei due moli 1 moli 3 e 4 dell' Isola Bianca possono ritornare ad ospitare traghetti e navi da crociera. Nel pieno rispetto dei tempi fissati dalla gara d'appalto, la ditta Appalti Generali Imag Srl ha concluso l' intervento di livellamento dei fondali e resa operativa, già da oggi, la darsena. Un intervento, quello completato, che ha previsto la movimentazione di circa 3 mila metri cubi di materiale fangoso, livellandolo, come previsto dalla normativa, nelle aree adiacenti. Meno 9 metri, la quota di profondità media restituita allo specchio acqueo antistante alla stazione marittima, tratto del **porto** che, proprio per la sua conformazione e la consistente movimentazione di navi - che in un anno, nello scalo olbiese, supera le 6 mila toccate - è costantemente soggetto ad interrimento. Fenomeno per contrastare il quale, è partita da tempo la complessa procedura propedeutica al dragaggio che, proprio in questi giorni, vede in corso una campagna di rilevazione geomorfologica con Scan Sonar, commissionata alla Martech Srl, sui fondali del sito di immersione dei residui di escavo. I risultati dell' indagine, una volta elaborati e analizzati, verranno utilizzati per comporre il progetto del dragaggio che porterà il bacino del golfo alle quote di meno 10 metri e meno 11 per la canaletta di accesso. " Come da cronoprogramma previsto dall' appalto - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - restituiamo piena operatività alla darsena, ricompresa tra i moli 3 e 4, del **porto** di **Olbia** - Isola Bianca. Una rapida manutenzione, quella portata a termine, che consentirà, viste le restrizioni normative in materia di dragaggi, di mantenere i fondali adeguati alla sicurezza della navigazione per i prossimi mesi. Nel mentre, anche alla luce dell' inconveniente occorso nei giorni scorsi alla nave Eurocargo Valencia, stiamo valutando la possibilità di adottare misure straordinarie, sempre nel rispetto della normativa, per addivenire alla risoluzione rapida ed efficace della questione. Unitamente alla Capitaneria di **porto** e a tutto il cluster portuale, sarà immediatamente necessario affrontare risolutivamente alcune criticità relative alla naturale conformazione del **porto** e, di conseguenza, alla necessaria analisi sulla convivenza del traffico navale con altre le attività produttive. Argomenti, questi, che saranno a breve occasione di confronto nell' ambito del nuovo studio sull' aggiornamento del Piano Regolatore Portuale adottato".



Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

Olbia, riapre al traffico navale la darsena dell' Isola Bianca

L' intervento ha richiesto la movimentazione di circa 3 mila metri cubi di materiale fangoso

I moli 3 e 4 della darsena di **Olbia** - Isola Bianca tornano ad ospitare traghetti e navi da crociera. Nel pieno rispetto dei tempi fissati dalla gara d' appalto, rende noto l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, la ditta Appalti Generali Imag Srl ha concluso l' intervento di livellamento dei fondali e resa operativa la darsena. Un intervento, quello completato, che ha previsto la movimentazione di circa 3 mila metri cubi di materiale fangoso, livellandolo, come previsto dalla normativa, nelle aree adiacenti. Meno 9 metri, la quota di profondità media restituita allo specchio acqueo antistante alla stazione marittima, tratto del **porto** che, proprio per la sua conformazione e la consistente movimentazione di navi - che in un anno, nello scalo olbiese, supera le 6 mila toccate - è costantemente soggetto ad interrimento. Fenomeno per contrastare il quale, è partita da tempo la complessa procedura propedeutica al dragaggio che, proprio in questi giorni, vede in corso una campagna di rilevazione geomorfologica con Scan Sonar, commissionata alla Martech Srl, sui fondali del sito di immersione dei residui di escavo. I risultati dell' indagine, una volta elaborati e analizzati, verranno utilizzati per comporre il progetto del dragaggio che porterà il bacino del golfo alle quote di meno 10 metri e meno 11 per la canaletta di accesso. "Come da cronoprogramma previsto dall' appalto - spiega Massimo Deiana , presidente dell' AdSP - restituiamo piena operatività alla darsena, ricompresa tra i moli 3 e 4, del **porto** di **Olbia** - Isola Bianca. Una rapida manutenzione, quella portata a termine, che consentirà, viste le restrizioni normative in materia di dragaggi, di mantenere i fondali adeguati alla sicurezza della navigazione per i prossimi mesi. Nel mentre, anche alla luce dell' inconveniente occorso nei giorni scorsi alla nave Eurocarga Valencia, stiamo valutando la possibilità di adottare misure straordinarie, sempre nel rispetto della normativa, per addivenire alla risoluzione rapida ed efficace della questione. Unitamente alla Capitaneria di **porto** e a tutto il cluster portuale, sarà immediatamente necessario affrontare risolutivamente alcune criticità relative alla naturale conformazione del **porto** e, di conseguenza, alla necessaria analisi sulla convivenza del traffico navale con altre le attività produttive. Argomenti, questi, che saranno a breve occasione di confronto nell' ambito del nuovo studio sull' aggiornamento del Piano Regolatore Portuale adottato".



Torna operativa la darsena di Olbia Isola Bianca

Concluso l'intervento di livellamento dei fondali a -9 metri

Redazione

OLBIA I moli 3 e 4 dell'Isola Bianca possono ritornare ad ospitare traghetti e navi da crociera. Nel pieno rispetto dei tempi fissati dalla gara d'appalto, la ditta Appalti Generali Imag Srl ha concluso l'intervento di livellamento dei fondali e resa operativa, già da oggi, la darsena. Un intervento, quello completato, che come informa l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, ha previsto la movimentazione di circa 3 mila metri cubi di materiale fangoso, livellandolo, come previsto dalla normativa, nelle aree adiacenti. Meno 9 metri, la quota di profondità media restituita allo specchio acqueo antistante alla stazione marittima, tratto del porto che, proprio per la sua conformazione e la consistente movimentazione di navi che in un anno, nello scalo olbiese, supera le 6 mila toccate è costantemente soggetto ad interrimento. Fenomeno per contrastare il quale, è partita da tempo la complessa procedura propedeutica al dragaggio che, proprio in questi giorni, vede in corso una campagna di rilevazione geomorfologica con Scan Sonar, commissionata alla Martech Srl, sui fondali del sito di immersione dei residui di escavo. I risultati dell'indagine, una volta elaborati e analizzati, verranno utilizzati per comporre il progetto del dragaggio che porterà il bacino del golfo alle quote di meno 10 metri e meno 11 per la canaletta di accesso. Il presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, spiega che come da cronoprogramma previsto dall'appalto, restituiamo piena operatività alla darsena, ricompresa tra i moli 3 e 4, del porto di Olbia Isola Bianca. Una rapida manutenzione, quella portata a termine, che consentirà, viste le restrizioni normative in materia di dragaggi, di mantenere i fondali adeguati alla sicurezza della navigazione per i prossimi mesi. Nel mentre, anche alla luce dell'inconveniente occorso nei giorni scorsi alla nave Eurocarga Valencia, stiamo valutando la possibilità di adottare misure straordinarie, sempre nel rispetto della normativa, per addivenire alla risoluzione rapida ed efficace della questione. Unitamente alla Capitaneria di porto e a tutto il cluster portuale, sarà immediatamente necessario affrontare risolutivamente alcune criticità relative alla naturale conformazione del porto e, di conseguenza, alla necessaria analisi sulla convivenza del traffico navale con altre le attività produttive. Argomenti, questi, che saranno a breve occasione di confronto nell'ambito del nuovo studio sull'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale adottato.



Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

Il porto di Olbia può nuovamente accogliere traghetti e crociere in tutte le sue banchine

A pochi giorni di distanza dall'incidente che ha visto la nave ro-ro Eurocargo Valencia di Grimaldi incagliarsi su un banco di sabbia, riapre al traffico navale tutta la darsena di **Olbia**-Isola Bianca. Con la profondità riportata a meno 9 metri, riprende la programmazione degli scali nei moli 3 e 4 dell'Isola Bianca che possono ritornare a ospitare traghetti e navi da crociera. Lo ha reso noto l'Autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna spiegando che nel pieno rispetto dei tempi fissati dalla gara d'appalto, la Appalti Generali Imag ha concluso l'intervento di livellamento dei fondali iniziato un paio di settimane fa. "Da oggi la darsena dunque è nuovamente operativa. Un intervento, quello completato, che ha previsto la movimentazione di circa 3 mila metri cubi di materiale fangoso, livellandolo, come previsto dalla normativa, nelle aree adiacenti. Meno 9 metri è la quota di profondità media restituita allo specchio acqueo antistante alla stazione marittima: un tratto del **porto** che, proprio per la sua conformazione e la consistente movimentazione di navi - che in un anno, nello scalo olbiese, supera le 6 mila toccate - è costantemente soggetto a interrimento". Per contrastare questo fenomeno la port authority spiega che è partita da tempo la complessa procedura propedeutica al dragaggio che, proprio in questi giorni, vede in corso una campagna di rilevazione geomorfologica commissionata alla Martech che opera con scan sonar sui fondali del sito di immersione dei residui di escavo. I risultati dell'indagine, una volta elaborati e analizzati, verranno utilizzati per comporre il progetto del dragaggio che porterà il bacino del golfo alle quote di meno 10 metri e meno 11 per la canaletta di accesso. 'Come da cronoprogramma previsto dall'appalto restituiamo piena operatività alla darsena, ricompresa tra i moli 3 e 4, del **porto** di **Olbia**-Isola Bianca. Una rapida manutenzione che consentirà, viste le restrizioni normative in materia di dragaggi, di mantenere i fondali adeguati alla sicurezza della navigazione per i prossimi mesi' spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Intanto si valutano le conseguenze dell'inconveniente occorso nei giorni scorsi alla nave Eurocargo Valencia incagliatasi il 4 luglio proprio all'ingresso del **porto** di **Olbia**. 'Stiamo valutando la possibilità di adottare misure straordinarie, sempre nel rispetto della normativa, per arrivare a una risoluzione rapida ed efficace della questione - spiega Deiana - Unitamente alla Capitaneria di **porto** e a tutto il cluster portuale, sarà necessario affrontare immediatamente e in modo risolutivo alcune criticità relative alla naturale conformazione del **porto**, facendo un'analisi dettagliata sulla convivenza del traffico navale con altre le attività produttive. Questi argomenti - conferma Deiana - saranno a breve occasione di confronto nell'ambito del nuovo studio sull'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale adottato'.



A pochi giorni di distanza dall'incidente che ha visto la nave ro-ro Eurocargo Valencia di Grimaldi incagliarsi su un banco di sabbia, riapre al traffico navale tutta la darsena di Olbia-Isola Bianca. Con la profondità riportata a meno 9 metri, riprende la programmazione degli scali nei moli 3 e 4 dell'Isola Bianca che possono ritornare a ospitare traghetti e navi da crociera. Lo ha reso noto l'Autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna spiegando che nel pieno rispetto dei tempi fissati dalla gara d'appalto, la Appalti Generali Imag ha concluso l'intervento di livellamento dei fondali iniziato un paio di settimane fa. "Da oggi la darsena dunque è nuovamente operativa. Un intervento, quello completato, che ha previsto la movimentazione di circa 3 mila metri cubi di materiale fangoso, livellandolo, come previsto dalla normativa, nelle aree adiacenti. Meno 9 metri è la quota di profondità media restituita allo specchio acqueo antistante alla stazione marittima: un tratto del porto che, proprio per la sua conformazione e la consistente movimentazione di navi - che in un anno, nello scalo olbiese, supera le 6 mila toccate - è costantemente soggetto a interrimento". Per contrastare questo fenomeno la port authority spiega che è partita da tempo la complessa procedura propedeutica al dragaggio che, proprio in questi giorni, vede in corso una campagna di rilevazione geomorfologica commissionata alla Martech che opera con scan sonar sui fondali del sito di immersione dei residui di escavo. I risultati dell'indagine, una volta elaborati e analizzati, verranno utilizzati per comporre il progetto del dragaggio che porterà il bacino del golfo alle quote di meno 10 metri e meno 11 per la canaletta di accesso. 'Come da cronoprogramma previsto dall'appalto restituiamo piena operatività alla darsena, ricompresa tra i moli 3 e 4, del porto di Olbia-Isola Bianca. Una rapida manutenzione che consentirà, viste le restrizioni normative in materia di dragaggi, di mantenere i fondali adeguati alla sicurezza della navigazione per i prossimi mesi' spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Intanto si valutano le conseguenze dell'inconveniente occorso nei giorni scorsi alla nave Eurocargo Valencia incagliatasi il 4 luglio proprio all'ingresso del porto di Olbia. 'Stiamo valutando la possibilità di adottare misure straordinarie, sempre nel rispetto della normativa, per arrivare a una risoluzione rapida ed efficace della questione - spiega Deiana - Unitamente alla Capitaneria di porto e a tutto il cluster portuale, sarà necessario affrontare immediatamente e in modo risolutivo alcune criticità relative alla naturale conformazione del porto, facendo un'analisi dettagliata sulla convivenza del traffico navale con altre le attività produttive. Questi argomenti - conferma Deiana - saranno a breve occasione di confronto nell'ambito del nuovo studio sull'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale adottato'.

La Nuova Sardegna

Cagliari

Mura (pd) e marino (m5s)

«Sistema autostrade del mare l'isola deve diventare strategica»

CAGLIARI Le ferrovie disastrose da una parte e l'esclusione della Sardegna dalle autostrade del mare: sono due ingiustizie da cancellare al più presto. All'indomani del confronto, alla Camera, con il governatore Solinas sulla vertenza trasporti, lo hanno ribadito i deputati Nardo Marino, M5s, e Romina Mura del Pd. Treni. Dopo essere riuscito a far approvare un ordine del giorno che riconosce il diritto dei sardi alla mobilità, sarà inserito nel decreto legge Rilancio, Marino ha scritto: «La rete ferroviaria viaggia su binari che risalgono all'Ottocento. Non bastano più interventi tampone, non risolverebbero quelli che sono problemi storici. Per questo solleciterò il Governo, deve prendere in mano la situazione, e alla Regione di aprire un tavolo tecnico con Rfi per portare a termine una vera rivoluzione nei trasporti ferroviari. Le soluzioni ci sono, è il momento di passare dalla parole ai fatti, perché la Sardegna non può più aspettare». Tra l'altro Marino ha ricordato che sul tappeto esistono tre possibilità: l'elettrificazione, i treni ad idrogeno oppure nuovi diesel.. Navi. «È indispensabile che la Sardegna diventi un punto strategico del sistema delle autostrade del mare. Oggi solo il porto di

Cagliari è riconosciuto come snodo, ma questo non è sufficiente per garantire un sufficiente coinvolgimento dell'economia sarda nei flussi commerciali e di scambio del Mediterraneo e con l'Europa continentale». Sono state queste le parole con cui Romina Mura ha rilanciato l'importanza di un coinvolgimento della Sardegna nelle autostrade del mare. Per poi aggiungere: «Va approvata al più presto la legge nazionale sulla nuova continuità territoriale marittima, che da tempo abbiamo presentato come deputati del Pd, perché i servizi di trasporto di persone e merci siano svolti in regime di convenzione e d'intesa con la Regione, in modo che siano assicurati livelli di efficienza, sicurezza, sostenibilità, per ridurre al massimo lo svantaggio strutturale permanente dovuto all'insularità».



Gruppo Grendi spinge su sviluppo in Sardegna

GAM EDITORI

9 luglio 2020 - Il Gruppo Grendi spinge l' acceleratore sui progetti di sviluppo in Sardegna con l' apertura di un magazzino di distribuzione ad Olbia e la richiesta di un parere preliminare alle autorità territoriali competenti per la costruzione di un nuovo capannone per servizi logistici nel **Porto Canale** dove un vincolo paesaggistico, per un arenile che esiste solo sulle carte, impedisce la realizzazione di edifici nelle aree vicine al **porto di Cagliari**. Più in dettaglio: Olbia, dal 6 luglio Grendi ha aperto il nuovo centro distributivo merci ad Olbia. Il magazzino è una nuova struttura di 1800 mq, dotato di ribalta, 16 porte, 8 sponde e ampio piazzale. "In periodo di post Covid, mentre c' è chi aspetta di capire come si muoverà il mercato, Grendi investe per garantire un servizio sempre migliore anche nel periodo di picco estivo. La provincia di Olbia, infatti, nei mesi di luglio e agosto triplica i volumi di merce che assorbe: avere un punto di distribuzione direttamente sul posto diventa indispensabile. Fino alla fine di giugno, a causa della penuria di collegamenti, il turismo in Sardegna non era ancora partito ma da questa settimana hanno iniziato ad arrivare turisti e prenotazioni il che lascia ben sperare per il proseguimento della stagione" commenta Costanza Musso, amministratore delegato di M.A. Grendi dal 1828. "Il modello di logistica mare-terra di Grendi ha dimostrato di funzionare e il gruppo sta studiando da tempo un progetto per costruire un nuovo deposito a **Cagliari** in modo da rispondere alle richieste dei clienti. Per questo la settimana scorsa Grendi ha presentato la richiesta di licenza edilizia per la costruzione di un nuovo magazzino, sperando che questa non venga fermata dall' attuale vincolo paesaggistico che insiste ancora sull' area del **Porto Canale**, a causa di un errata interpretazione delle autorizzazioni iniziali. Ciò darebbe sviluppo ad occupazione e business in Sardegna dove il nostro gruppo conta attualmente su circa 250 persone, tra diretti e indotto. La conferenza dei servizi dedicata a questi temi dovrebbe darci una risposta definitiva nei primi giorni di agosto" dice Antonio Musso, amministratore delegato Grendi Trasporti Marittimi.



Banchina XX Luglio, il completamento non è all'orizzonte

Milazzo Le preoccupazioni non erano per nulla eccessive. I tempi di completamento della banchina XX Luglio sono ancora lunghi e anche la nuova gara d'appalto che - si sosteneva - doveva essere bandita entro l'anno - difficilmente troverà riscontro prima del 2021. E anche qui nessuna certezza. Sarà uno degli argomenti chiave della campagna elettorale, anche se crediamo visti i rapporti che hanno caratterizzato Comune e **Autorità portuale** negli ultimi anni non c'è proprio da stare allegri. E ad essere preoccupati sono soprattutto gli operatori portuali. Sabato scorso alcuni di loro hanno notato la presenza del presidente dell'**Autorità** di sistema, Mario Mega, alla presentazione della candidatura di Utano a Palazzo D'Amico. Speravano che giungesse qualche notizia in tal senso. Ma evidentemente l'iter burocratico è invischiato nelle pastoie del contenzioso scaturito dalla chiusura del rapporto con la ditta Scuttari. Ditta che contesta all'**Autorità portuale** di aver determinato dei ritardi che hanno provocato il suo crac economico. Una battaglia che verrà chiarita solo nelle sedi giudiziarie. Ma a Milazzo e agli operatori del porto interessa che lo scenario, davvero vergognoso che si vede ormai da oltre tre anni all'ingresso della città venga rimosso e possano ripartire i lavori. Non farlo - sottolineano - significa far morire le poche attività che ruotano attorno al porto. Comprendiamo il particolare momento - affermano - ma è giusto in attesa di poter intervenire, pianificare quello che si potrà fare da subito per dare al porto un ruolo più confacente alle esigenze che sono mutate». Gli operatori portuali sollecitano la regolamentazione degli accosti, ricordando che sono stati loro stessi a sottolineare in più occasioni che è lo stesso Codice della navigazione a prevedere che qualsiasi banchina debba essere lasciata libera ai natanti che effettuano operazioni commerciali. Solo se rimane spazio, e sappiamo quali sono le condizioni degli approdi nello scalo - affermano - potrebbe esserci possibilità di attracco anche per altri mezzi. Ecco quindi che coloro che operano nel turismo chiedono più spazio e anzi si ritiene che prevedere un aumento degli accosti per i diportisti andrebbe a favorire una città che è considerato riferimento da chi si muove in barca anche per la sicurezza del porto anche rispetto agli eventi atmosferici. In realtà è unanimemente riconosciuto che lo scalo mamertino risulta insufficiente e inadeguato al normale espletamento di tutti i servizi marittimi: dal turismo alle linee commerciali. r.m. Braccio di ferro giudiziario tra Authority e ditta Scuttari (fallita)



Siracusa Oggi

Augusta

Porto di Augusta, un ordine del giorno alla Camera per il suo potenziamento

GIANNI CATANIA

Approvato l'ordine del giorno con cui si prevede il potenziamento del ruolo dell' **Autorità** di **Sistema** per la Sicilia Orientale con sede ad Augusta. Per rafforzarne la posizione strategica come hub centrale del Mediterraneo, viene chiesto al governo di istituire un tavolo tecnico misto pubblico-privato per disegnare una nuova progettazione dell'area retroportuale, anche alla luce della recente istituzione delle Zes. 'Serve un patto istituzionale capace di dare impulsi a nuovi investimenti produttivi, con la guida di un tavolo di coordinamento. Immagino, ad esempio, uno sviluppo di azioni di controllo qualità e certificazione sulle merci importate o destinate ai mercati europei come possibili investimenti di crescita con effetto moltiplicatore per il porto e le sue attività', dice il parlamentare Paolo Ficara. L'esponente del MoVimento 5 Stelle è il primo firmatario dell'odg (una richiesta di impegno al governo) condiviso anche dal collega siracusano Scerra. 'Il nuovo input che arriva con il mio ordine del giorno va anche nella direzione dello sviluppo digitale, attraverso la previsione di una adeguata infrastrutturazione capace di assicurare la crescita tecnologica dei servizi portuali e industriali', aggiunge Ficara. 'Potenziare l'hub megarese con un'area retroportuale attrezzata e servizi digitali moderni permette di lanciare un forte messaggio attrattivo per tutte quelle navi che attraversano il canale di Suez, recentemente allargato, e attraversano tutto il Mediterraneo e lo stretto di Gibilterra per sbarcare nei porti olandesi e del Mar del Nord. Sarebbe, invece, per loro invece molto più conveniente fare scalo nel primo porto utile europeo che è appunto quello di Augusta. Va reso adesso competitivo, con questa opera di potenziamento che promette di sbloccare quella prospettiva di sviluppo mai veramente inseguita con i fatti nei decenni scorsi'.



Porti: la Camera approva l' Odg che assegna 10 milioni di euro ad ogni singola AdSP

Roma - La Camera ha approvato l' ordine del giorno n. 93, presentato dai partiti di maggioranza, che impegna il governo e il MIT a confermare che quei 10 milioni per le Autorità di Sistema Portuale (**AdSP**), previsti nell' art. 199 del DI Rilancio , vengano considerati come disponibili per ciascun porto. L' annuncio della presentazione dell' Odg è stata anticipato ieri da ShipMag che, nei giorni scorsi, ha sollevato il caso dei 10 milioni dopo un' intervista al presidente di Assiterminal, Luca Becce . Approvando stamane l' Odg, la Camera ritiene testualmente - senza più alcuna ambiguità, che 'il limite complessivo di 10 milioni di euro annui si riferisca a ciascuna Autorità'. E impegna 'il governo ed il MIT, (a valutare l' opportunità di) ad adottare il decreto di cui al comma 8, dell' articolo 199 limitato all' assegnazione del fondo di sei milioni di euro per le **AdSP** cosiddette 'incapienti' e a confermare che, per le altre, nel limite dei 10 milioni di euro ciascuna, vale il principio dell' autonomia finanziaria e di bilancio stabilito dalla legge. Da domani inizia l' iter al Senato che non potrà modificare nulla perché non ci sarebbe tempo utile per una seconda lettura alla Camera .

Porti: la Camera approva l'Odg che assegna 10 milioni di euro ad ogni singola AdSP

19 LUGLIO 2020 - Redazione



Roma - La Camera ha approvato l'ordine del giorno n. 93, presentato dai partiti di maggioranza, che impegna il governo e il MIT a confermare che quei 10 milioni per le Autorità di Sistema Portuale (AdSP), previsti nell'art. 199 del DI Rilancio, vengano considerati come disponibili per ciascun porto. L'annuncio della presentazione dell'Odg è stato anticipato ieri da ShipMag che, nei giorni scorsi, ha sollevato il caso dei 10 milioni dopo un'intervista al presidente di Assiterminal, Luca Becce.

Approvando stamane l'Odg, la Camera ritiene testualmente - senza più alcuna ambiguità, che "il limite complessivo di 10 milioni di euro annui si riferisca a ciascuna Autorità". E impegna "il governo ed il MIT (a valutare l'opportunità di) ad adottare il decreto di cui al comma 8, dell'articolo 199 limitato all'assegnazione del fondo di sei milioni di euro per le AdSP cosiddette 'incapienti' e a confermare che, per le altre, nel limite dei 10 milioni di euro ciascuna, vale il principio dell'autonomia finanziaria e di bilancio stabilito dalla legge".

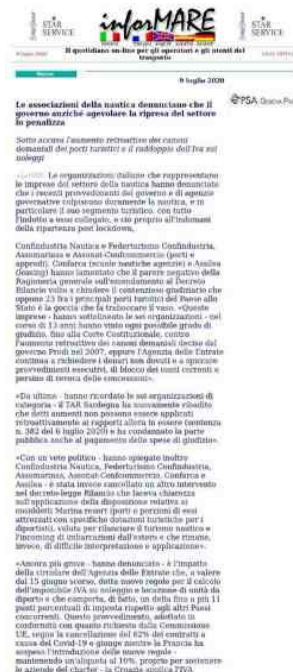
Iscriviti alla newsletter

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

[No thanks](#)

Le associazioni della nautica denunciano che il governo anziché agevolare la ripresa del settore lo penalizza

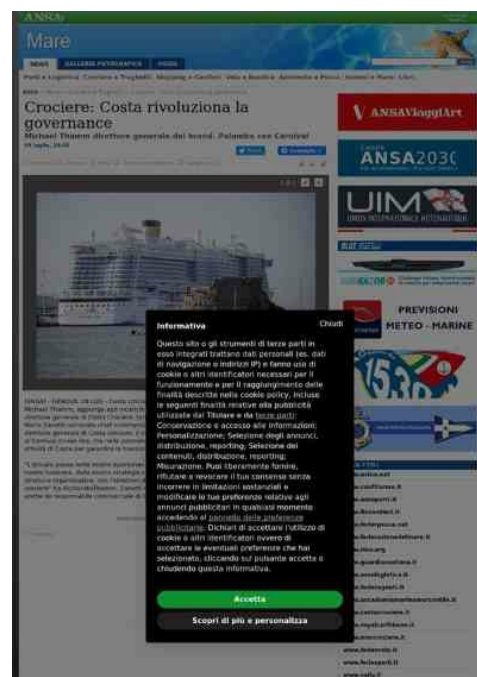
Sotto accusa l' aumento retroattivo dei canoni demaniali dei porti turistici e il raddoppio dell' Iva sui noleggi. Le organizzazioni italiane che rappresentano le imprese del settore della nautica hanno denunciato che i recenti provvedimenti del governo e di agenzie governative colpiscono duramente la nautica, e in particolare il suo segmento turistico, con tutto l' indotto a esso collegato, e ciò proprio all' indomani della ripartenza post lockdown, Confindustria Nautica e Federturismo Confindustria, Assomarinas e Assonat-Confcommercio (porti e approdi), Confarca (scuole nautiche agenzie) e Assilea (leasing) hanno lamentato che il parere negativo della Ragioneria generale sull' emendamento al Decreto Rilancio volto a chiudere il contenzioso giudiziario che oppone 23 fra i principali porti turistici del Paese allo Stato è la goccia che fa traboccare il vaso. «Queste imprese - hanno sottolineato le sei organizzazioni - nel corso di 13 anni hanno vinto ogni possibile grado di giudizio, fino alla Corte Costituzionale, contro l' aumento retroattivo dei canoni demaniali deciso dal governo Prodi nel 2007, eppure l' Agenzia delle Entrate continua a richiedere i denari non dovuti e a spiccare provvedimenti esecutivi, di blocco dei conti correnti e persino di revoca delle concessioni». «Da ultimo - hanno ricordato le sei organizzazioni di categoria - il TAR Sardegna ha nuovamente ribadito che detti aumenti non possono essere applicati retroattivamente ai rapporti allora in essere (sentenza n. 382 del 6 luglio 2020) e ha condannato la parte pubblica anche al pagamento delle spese di giudizio». «Con un veto politico - hanno spiegato inoltre Confindustria Nautica, Federturismo Confindustria, Assomarinas, Assonat-Confcommercio, Confarca e Assilea - è stata invece cancellato un altro intervento nel decreto-legge Rilancio che faceva chiarezza sull' applicazione della disposizione relativa ai cosiddetti Marina resort (porti o porzioni di essi attrezzati con specifiche dotazioni turistiche per i diportisti), voluta per rilanciare il turismo nautico e l' incoming di imbarcazioni dall' estero e che rimane, invece, di difficile interpretazione e applicazione». «Ancora più grave - hanno denunciato - è l' impatto della circolare dell' Agenzia delle Entrate che, a valere dal 15 giugno scorso, detta nuove regole per il calcolo dell' imponibile IVA su noleggio e locazione di unità da diporto e che comporta, di fatto, un delta fino a più 11 punti percentuali di imposta rispetto agli altri Paesi concorrenti. Questo provvedimento, adottato in conformità con quanto richiesto dalla Commissione UE, segue la cancellazione del 62% dei contratti a causa del Covid-19 e giunge mentre la Francia ha sospeso l' introduzione delle nuove regole - mantenendo un' aliquota al 10%, proprio per sostenere le aziende del charter - la Croazia applica l' IVA turistica - sempre al 10% - e la Grecia ha individuato un escamotage per sottrarsi». «Infine - hanno evidenziato Confindustria Nautica, Federturismo Confindustria, Assomarinas, Assonat-Confcommercio, Confarca e Assilea - si registra un' escalation della reiterazione dei controlli in mare, incomprensibile per i già pochi clienti presenti, effettuati con la motivazione di verifiche sanitarie che tuttavia appare quantomeno in controtendenza con il basso rischio delle attività nautiche rilevato dall' Inail».



Crociere: Costa rivoluziona la governance

Michael Thamm direttore generale del brand. Palomba coo Carnival

Costa crociere riorganizza la governance in vista della ripartenza. Michael Thamm, aggiunge agli incarichi di ceo di Costa Group e Carnival Asia anche il ruolo di direttore generale di Costa Crociere, tornando direttamente al timone del brand, affiancato da Mario Zanetti nominato chief commercial officer di Costa crociere. Per Neil Palomba, attuale direttore generale di Costa crociere, il nuovo incarico sarà quello di vice presidente esecutivo e chief operations officer di Carnival cruise line, ma nelle prossime settimane continuerà a supervisionare la ripartenza delle attività di Costa per garantire la transizione. "L'attuale pausa nelle nostre operazioni ci ha dato l'opportunità di ridisegnare ogni aspetto del nostro business, dalla nostra strategia commerciale, al design del prodotto, inclusa la nostra struttura organizzativa, con l'obiettivo di essere ancora più forti quando riprenderemo le nostre crociere" ha dichiarato Thamm. Zanetti manterrà il ruolo di direttore generale di Costa Group Asia anche da responsabile commerciale di Costa Crociere e opererà a Genova. (ANSA).



Informazioni Marittime

Focus

Le crociere ripartono (senza scali). La prima è Aida Cruises

Dal 5 agosto, tre navi in partenza da Amburgo, Rostock e Kiel. Viaggi tedeschi senza approdare in altri porti

Crociere di cabotaggio, per ripartire lentamente, in attesa di tempi migliori. Sarà Aida Cruises la prima grande compagnia a ripartire, tra poche settimane, dopo quasi cinque mesi di stop. La compagnia tedesca, annuncia Carnival - gruppo in cui rientra anche Costa Crociere - inizia il 5 agosto da Amburgo con AIDAperla, seguita il 12 agosto da AIDamar, in partenza da Rostock-Warnemünde, e infine da AIDAbu, da Kiel, il 16 agosto. Le prenotazioni per i viaggi partono oggi. Saranno crociere senza scali in altri porti: salperanno e torneranno al porto di origine con circa la metà dei passeggeri a bordo, sulla capienza complessiva, per rispettare il contingentamento. Tante le precauzioni a bordo. Un questionario per l'autocertificazione, la misurazione della temperatura per tutti, il distanziamento sociale, le mascherine, e una gestione molto attenta di ristoranti, bar, teatri, aree sportive e di benessere. Le disinfezioni sono potenziate e l'assistenza medica è stata rafforzata. Ci saranno a disposizione kit-test PCR, che permettono di individuare velocemente eventuali infezioni.

Shipping Italy

Focus

Le crociere di bandiera italiana ripartono (ma in Germania)

Il mercato delle crociere scalda i motori e si prepara a mollare gli ormeggi dopo l'emergenza Covid-19 con le navi di Aida Cruises (che battono bandiera italiana) e quelle di Tui Cruises. La prima compagnia ad annunciare la riattivazione dei propri itinerari è stata proprio Tui che dal 24 luglio offrirà a bordo della nave Mein Schiff 2 pacchetti di tre giorni nei week end con partenza e arrivo nel porto di Amburgo. La capacità della nave sarà ridotta del 40%: quindi rispetto alla portata massima di 2.900 ospiti verrà imbarcato un massimo di 1.740 passeggeri. Tui Cruises rimetterà poi in servizio da inizio agosto anche la Mein Schiff 1 che salperà da un altro porto tedesco. Anche Aida Cruises, controllata di Costa Crociere, ha reso noto al mercato che da inizio agosto tornerà a offrire crociere secondo le stesse modalità offerte dal competitor Tui, vale a dire partenza e ritorno da un porto tedesco senza scali intermedi. Un tipo di (breve) vacanza destinata evidentemente agli amanti del mare o degli intrattenimenti a bordo delle navi da crociera. La Aida Perla sarà la prima a salpare il 5 agosto da Amburgo, seguita da Aida Mar che partirà dallo scalo di Rostock mentre la Aida Blu avrà Kiel come capolinea a partire dal 16 agosto. Le prenotazioni sono state aperte da oggi 9 luglio. A seconda di come evolverà la situazione Aida rende noto che altri porti potrebbero essere prossimamente inseriti nelle rotazioni della compagnia. Per quanto riguarda il mercato italiano, invece, al momento non ci sono novità ufficiali né una data fissata per la ripartenza delle crociere di Costa e di Msc che avrebbero voluto anch'esse offrire itinerari solo fra porti nazionali.

