



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 06 agosto 2020**



Prime Pagine

06/08/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 06/08/2020	7
06/08/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 06/08/2020	8
06/08/2020	Il Foglio Prima pagina del 06/08/2020	9
06/08/2020	Il Giornale Prima pagina del 06/08/2020	10
06/08/2020	Il Giorno Prima pagina del 06/08/2020	11
06/08/2020	Il Manifesto Prima pagina del 06/08/2020	12
06/08/2020	Il Mattino Prima pagina del 06/08/2020	13
06/08/2020	Il Messaggero Prima pagina del 06/08/2020	14
06/08/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 06/08/2020	15
06/08/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 06/08/2020	16
06/08/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 06/08/2020	17
06/08/2020	Il Tempo Prima pagina del 06/08/2020	18
06/08/2020	Italia Oggi Prima pagina del 06/08/2020	19
06/08/2020	La Nazione Prima pagina del 06/08/2020	20
06/08/2020	La Repubblica Prima pagina del 06/08/2020	21
06/08/2020	La Stampa Prima pagina del 06/08/2020	22
06/08/2020	MF Prima pagina del 06/08/2020	23

Trieste

06/08/2020	Il Piccolo Pagina 23 Barche in Sacchetta, raffica di danni e furti	24
05/08/2020	Informazioni Marittime Porto di Trieste, Mariani nuovo amministratore delegato del terminal passeggeri	25
05/08/2020	Ship Mag Trieste, Madriz e Mariani alla guida del terminal passeggeri	Redazione 29

05/08/2020	Shipping Italy		30
Mariani nuovo a.d. di Trieste Terminal Passeggeri			
05/08/2020	Shipping Italy		31
Dfds punta a rilevare anche l' Europa Multipurpose Terminals a Trieste			

Venezia

06/08/2020	Corriere del Veneto Pagina 8	<i>Francesco Bottazzo</i>	32
In arrivo due crociere a settimana Proposta al governo: Porto Marghera			
06/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17		33
Grandi navi, ipotesi Marghera per Costa La proposta attende l' ok della Regione			
06/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17		34
Il canale d' accesso per i container			
06/08/2020	Il Gazzettino Pagina 32	<i>ELISIO TREVISAN</i>	35
Crociere, Comune sulle barricate: «Il governo le sblocchi o sarà paralisi»			
06/08/2020	Il Gazzettino Pagina 32		37
Visman: «Irrispettosi i silenzi del sindaco»			
06/08/2020	Il Gazzettino Pagina 32		38
Fanghi, una commissione in più complica l' iter Il protocollo si fa attendere			
06/08/2020	Il Gazzettino Pagina 37	<i>ROBERTO PERINI</i>	40
Deposito Gpl «Non sta al Tar dare via libera alle gasiere»			
05/08/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	41
Porto di Venezia, collaborazione tecnologica italo-tedesca			

Savona, Vado

06/08/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 31		42
Spiaggia libera presto i lavori per l' area servizi			

Genova, Voltri

05/08/2020	BizJournal Liguria		43
Adsp Mar Ligure Orientale: comitato gestione approva Piano La Spezia e Marina Carrara			
06/08/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		44
Signorini "In porto il modello Genova? Sì alle regole, ma decisiva è la scelta dei commissari"			
05/08/2020	PrimoCanale.it		46
Approvata la costituzione del Piano Regolatore di Sistema Portuale			
05/08/2020	The Medi Telegraph		48
Il grande cantiere del porto vale due miliardi, nuova Diga pronta nel 2030			
05/08/2020	The Medi Telegraph		49
«E' doloroso non riuscire a essere più veloci La Diga foranea è una priorità» / VIDEO			

La Spezia

06/08/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 16		50
'Carrara, dragaggio fatto, a fine anno pronti i binari'			
06/08/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 16		51
Trasferimenti a Pagliari: entro settembre arrivano i primi trecento scafi			

06/08/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 30	52
	Entro l' anno il valzer delle marine Trasferimento a Pagliari alle porte	
06/08/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 16	53
	Porto, in sei mesi calo del 20% Maggio choc, a luglio mini -ripresa	
06/08/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 31	54
	«Traffici in calo ma ripresa dietro l' angolo»	
06/08/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 30	56
	«Molo Garibaldi, Contship non fa interventi»	
06/08/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 30	57
	Barriera fonoassorbente pronta Verso la rimozione delle transenne	
06/08/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 30	58
	Riduzione dei rumori La sfida del futuro	
05/08/2020	Ansa	59
	Porti: La Spezia convoca Contship per molo Garibaldi	
05/08/2020	Shipping Italy	60
	Molo Garibaldi: l' ampliamento non parte e l' AdSP di Spezia convoca Contship	
05/08/2020	Ansa	61
	Porti: Spezia-Carrara fanno piani regolatori in sinergia	
05/08/2020	Citta della Spezia	62
	Locomotori elettrici lungo Viale San Bartolomeo. E presto 300 barche alla Marina del Levante	
05/08/2020	Citta della Spezia	63
	Passeggeri e merci, dopo il baratro le buone notizie	
05/08/2020	Citta della Spezia	64
	Riempimenti: Lsct ancora al palo, Tarros al via a settembre	
05/08/2020	FerPress	66
	AdSP Mar Ligure Orientale: Roncallo, approvata oggi la costituzione del Piano Regolatore di Sistema Portuale	
05/08/2020	Informare	68
	Ok del Comitato di gestione dell' AdSP Ligure Orientale alla costituzione del Piano Regolatore di Sistema Portuale	
05/08/2020	Informazioni Marittime	70
	La Spezia e Carrara, obiettivo: metà del traffico via ferrovia	
05/08/2020	Messaggero Marittimo	71
	Approvato Dpss di Spezia e Marina Carrara <i>Veziro Benetti</i>	
05/08/2020	PrimoCanale.it	73
	I porti della Spezia e Carrara sempre pi uniti: ecco il nuovo piano regolatore	

Ravenna

06/08/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 9	74
	Il Covid si è mangiato un quinto della movimentazione portuale	
05/08/2020	Informare	75
	Nel secondo trimestre di quest' anno il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -26,2%	
05/08/2020	RavennaNotizie.it	76
	Compagnia portuale di Ravenna. I soci sfiduciano con voto unanime presidente e vice	

Marina di Carrara

06/08/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 37	77
	Svolta al porto: cambia il piano regolatore	

Livorno

06/08/2020	Il Tirreno Pagina 15	78
	«Il Forte del Molo vediamo insieme a porto turistico, ex silos e Marzocco»	

Piombino, Isola d' Elba

06/08/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 32	80
<u>Via alla missione, entrano in scena i palombari</u>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

06/08/2020	Corriere Adriatico Pagina 4	81
<u>Raddoppio Fincantieri sbloccati i 40 milioni Finalmente ora si parte</u>		
06/08/2020	Corriere Adriatico Pagina 10	83
<u>Nuova vita per il Mercato ittico Con il restyling si apre ai turisti</u>		
06/08/2020	Corriere Adriatico Pagina 14	85
<u>Task force per Ferragosto, in campo 250 uomini</u>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/08/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	86
<u>Virus, sulla Favolosa altri 4 positivi</u>		
06/08/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37	87
<u>Piano regionale per l'aria si parla anche delle navi</u>		
06/08/2020	Corriere della Sera (ed. Roma) Pagina 6	V.Cost. 88
<u>Il molo-mostro di Anzio, si va verso il rinvio a giudizio</u>		

Bari

06/08/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 24	89
<u>La «Zona franca» stabilisce i confini</u>		

Brindisi

06/08/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	FRANCESCO RIBEZZO PICCININ 91
<u>Pontile, dal Comune arriverà il sì al progetto</u>		
06/08/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 32	93
<u>Porto, si attivi tavolo a livello territoriale</u>		
05/08/2020	Brindisi Report	94
<u>Porto, Confindustria: "Si attivi urgentemente un 'tavolo' a livello territoriale"</u>		
05/08/2020	Il Nautilus	95
<u>Il Porto di Brindisi può</u>		
05/08/2020	Il Nautilus	96
<u>Confindustria Brindisi: un tavolo, a livello territoriale, per il porto</u>		

Taranto

06/08/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 40	97
<u>Affaccio sul mar Grande Taranto può ripartire tra storia e innovazione</u>		

06/08/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 38 99
Laboratori del Cnr al porto arriva un milione dal Miur

06/08/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 11 100
Turco: «Finanziamento per la diramazione della Biobanca nazionale»

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

06/08/2020 **Il Sole 24 Ore** Pagina 11 101
Procedura di verifica sospesa il 12 marzo

06/08/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 25 102
Il porto di Gioia "festeggia": +39% di container nel 2020

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

06/08/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 18 103
Il Piano triennale dell' Autorità portuale diventa realtà

06/08/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 23 104
«Un pontile per gli aliscafi nell' area dell' ex Lido Cenide»

Augusta

06/08/2020 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 20 105
Parisi: «No al prolungamento del pontile»

Focus

05/08/2020 **Corriere Marittimo** 106
Crociere MSC e Costa scaldano i motori Il governo approva il protocollo per la sicurezza sanitaria

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

SUPER SALDI
70%
ALCOTT
SHOP ONLINE ALCOTT EU



In gol Lukaku ed Eriksen
L'Inter batte il Getafe:
avanti in Europa League
di **Guido De Carolis e Mario Scorcieri**
alle pagine 38 e 39



Domani su 7
Quaranta libri
per l'estate
i consigli nel settimanale
in edicola con il Corriere

SUPER SALDI
70%
ALCOTT
SHOP ONLINE ALCOTT EU

I dati, le imprese

LE STRADE PER AIUTARE LA RIPRESA

di **Dario Di Vico**

All'appello manca solo qualcuno che proponga di istituire il Ministero dei Bonus. A quel punto il processo di molecularizzazione della politica sarebbe interamente compiuto. Zero progetti, tanti coriandoli. Forse invece di promettere nuovi micro-incentivi ogni giorno l'esecutivo farebbe bene a monitorare cosa sta avvenendo nel sistema produttivo e da lì partire per elaborare le policy. Ad esempio meritano attenzione i dati dell'indice manifatturiero Ihs-Pmi diffusi lunedì scorso e risultati migliori del previsto oppure le rilevazioni delle vendite di luglio del settore auto che segnano un rallentamento della caduta del mercato o, infine, varrebbe la pena guardare più da vicino le innovazioni implementate dal sistema delle imprese. È utile in questo sforzo distinguere tre differenti piani: l'andamento della produzione, l'evoluzione della domanda e la riorganizzazione dell'offerta. Cominciamo dalla produzione. Per quello che si sa, il ritmo dell'attività nelle fabbriche è ripreso in maniera sostenuta. Gli ultimi dati anticipatori che vengono dall'indagine a campione del Centro Studi Confindustria ci dicono che la produzione industriale a luglio ha viaggiato a +7,5% su giugno (a sua volta +2,3%) mentre gli ordini han fatto segnare +6,6% a luglio e +5,4% a giugno, mese su mese. I motivi di questo movimento si possono facilmente riassumere.

continua a pagina 28

Il parere degli esperti al governo. Bonus ristoranti. Ma i sindacati: sciopero se tornano i licenziamenti

Treni e bus, regole rigide

Distanza di un metro anche sui trasporti locali. Speranza: non è finita

Gli esperti del Comitato tecnico-scientifico confermano la necessità della distanza di un metro sui treni, ma anche nel trasporto locale. Con il Decreto agosto in arrivo bonus ristoranti e nuovo stop ai licenziamenti. Ma si litiga sulla sua durata. I sindacati: pronti allo sciopero.

alle pagine 2, 3 e 4

GLI SCENARI

Quante insidie per i fondi Ue

di **Enzo Moavero Milanese**
a pagina 28

GIANNELLI

L'ISTRUZIONE



LOCATELLI, CONSIGLIO SUPERIORE DI SANITÀ

«Ci sono tanti asintomatici: in vacanza serve prudenza»

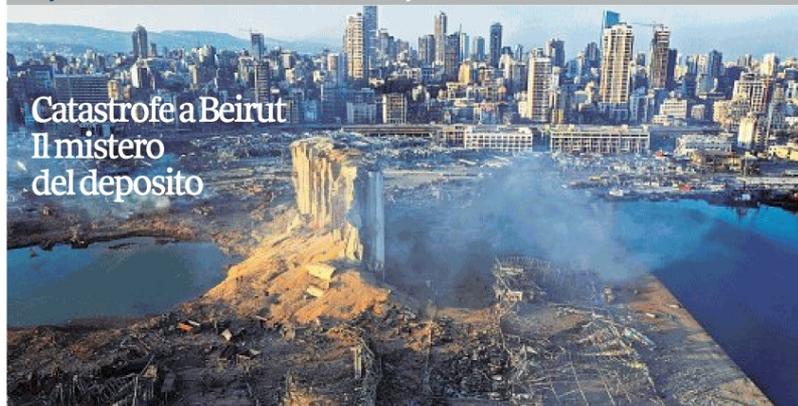
di **Margherita De Bac**



Il virus circola ancora — dice al Corriere Franco Locatelli, presidente del Consiglio superiore di sanità — e «nel 27% circa dei casi viaggia con gli asintomatici. Rischiamo di poter essere magari contagiati da persone che stanno bene. Per questo in vacanza serve prudenza».

a pagina 2

L'esplosione Oltre 130 morti, decine di dispersi, 300 mila sfollati



Catastrofe a Beirut Il mistero del deposito

La devastazione del porto di Beirut ripresa da un drone: oltre 130 le vittime. Mistero sul deposito di nitrato d'ammonio esploso

Maalouf: le macerie della mia città fanno capire il peso dei nostri errori

di **Lorenzo Cremonesi e Marta Serafini**

Lo scrittore franco-libanese Amin Maalouf si dispera per il Beirut: «Nelle macerie della mia città vedo l'angosciante spettacolo dei nostri errori». Cresce il numero di morti e feriti. Si cercano decine di dispersi, oltre 300 mila gli sfollati.

alle pagine 8 e 11 Giambertone, Muglia, Olimpio, Saad

1923-2020

L'addio



Zavoli, la voce che raccontò l'Italia di tutti

di **Walter Veltroni**

Sergio Zavoli è stato un grande giornalista. Non doveva alzare né il tono della voce né il dito accusatore. Gli bastava usare la ragione e il dubbio per smascherare le furbizie o le bugie.

a pagina 17

LA RAI, LE INCHIESTE

Rigore e verità dal Giro alle Br

di **Aldo Grasso**

Sergio Zavoli ha incarnato la parte migliore della Rai: giornalista, direttore del Gri, condirettore del Tg1, presidente.

alle pagine 16 e 17

IL RICORDO

Ma copiarlo era impossibile

di **Milena Gabanelli**

All'inizio della mia carriera ho riguardato i suoi reportage, ho cercato anche di copiarli, senza riuscirci: mi mancava la sua sapienza.

a pagina 17

Il figlio di Badalamenti tradito dal casolare

Nuova puntata nella storia dei «Cento passi»: il boss rivoleva una dimora di famiglia

LE QUOTE NON VERSATE

M5S, anche i big tra i «morosi»

di **Claudio Bozza**

Il M5S dà l'ultimatum ai «morosi». Da gennaio un eletto su quattro non versa la quota che corrisponde a parte dell'indennità da parlamentare. Tra loro anche big come Taverna e Fraccaro.

a pagina 13

di Felice Cavallaro

La troppa arroganza lo ha tradito. Il figlio del boss Gaetano Badalamenti rivoleva un casolare confiscato alla famiglia, e destinato al Comune di Cinisi per farne un luogo in memoria di Peppino Impastato. Aveva già cambiato le serrature. Ma il sindaco si è opposto e i carabinieri hanno arrestato Badalamenti jr: era ricercato in Brasile dal 2017.

a pagina 19

«MI RUBA LE CANZONI»

Neil Young denuncia Trump

di **Giuseppe Sarcina**

Il cantautore americano Neil Young fa causa a Trump: «Mi ruba le canzoni. Usa la mia musica per campagne di odio». La difesa del presidente: «Pago i diritti».

a pagina 15

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. SUSTENIUM

CREATINA **ARGININA** **VITAMINE** **BETA ALANINA** **SALI MINERALI**

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

* FONTE: DATI IQVIA MARZO 2020

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

A. MENARINI

028906
9 7711 20 498009





Il commercialista leghista Di Rubba, presidente del Sin che distribuisce 5 mld di fondi agricoli Ue all'anno, è indagato. Perché la Bellanova non lo congeda?



Giovedì 6 agosto 2020 - Anno 12 - n° 216
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11 con il libro "Pappino impadato"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 7 comma 1 Roma Aut. 114/2009

BONAFEDE, NUOVO CSM
 "Spazzacorrenti"
 e meno poteri
 ai capi di Procura



◻ MASCALÌ A PAG. 4

RIPRESA DELLE SCUOLE
 Gara dei banchi:
 altro che deserta,
 le offerte sono 14

◻ DELLA SALA A PAG. 5

REGIONE LOMBARDIA
 Le mail dell'Ats
 al sindaco ribelle
 sui test Diasorin

◻ MILOSA A PAG. 6

PENTITO 'NDRANGHETA
 "Un boss avvertì
 l'agente di Moro
 e gli salvò la vita"

◻ ZECCHI A PAG. 14

CONTRO PM E STAMPA
 Addio cabaret,
 De Luca torna
 al vecchio odio

» Selvaggia Lucarelli

La parabola di Vincenzo De Luca - da governatore a meme - sembrava un'idea geniale. Durante l'emergenza il resto dell'Italia rantolava tra governatori nel panico e altri quieti che incrociavano le dita. De Luca si prendeva la scena e con una narrazione alla Felice Cascamo (gli mancava solo il golfo di Napoli sulla cravatta), lui recitava testi da cabaret.

A PAG. 7

LA SOLITA LOBBY OGGI FORSE CDM SUL DECRETO AGOSTO

Ideona per la ripresa: tornare a licenziare



GUERRA NEL GOVERNO
 CONFINDUSTRIA, IL GROSSO
 DEL PD E IV NON VOGLIONO
 L'ALT AI LICENZIAMENTI
 SINO A FINE ANNO CHIESTO
 DA M5S E LEU. PROBABILE
 PROROGA FINO A OTTOBRE

◻ PALOMBI A PAG. 3

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Le guerre dei nomi a pag. 13
- **Settis** Basta federalismo a pag. 11
- **Ranieri** I licenziatori lib-chic a pag. 11
- **Corrias** Riecco Brunetta a pag. 16

75 ANNI DOPO HIROSHIMA Abbiamo il record d'Europa

In Italia 40 atomiche Usa: ora arrivano quelle nuove

■ Hans Kristensen, esponente della Federation of American Scientists, spiega che tra il 2022 e il 2023 arriveranno i modelli più recenti prodotti in America con la collaborazione della Boeing



◻ MAURIZI A PAG. 15

La cattiveria

Rutte in difficoltà: in Olanda i contagi sono in aumento. E, come se non bastasse, Bertolaso vuol dare una mano

WWW.SPINOZA.IT

SCOMPARSO A 96 ANNI

Zavoli: vero servizio pubblico, la voce e gli occhi degli altri

◻ FURIO COLOMBO A PAG. 17



135 MORTI E 5MILA FERITI

Beirut ground zero: 300mila sfollati, in fumo pure il grano

◻ IACCARINO, SCUTO E ZUNINI A PAG. 8 - 9



La banda del bando

» Marco Travaglio

Addio scuola. "I sindacati alla Azzolina: 'La scuola non riaprirà'" (*il Giornale*, 18.7).

Matta. "La scuola folle nella testa della Azzolina" (Michela Marzano, *La Stampa*, 21.7).

Flop. "Salta il banco. Disastro Arcuri-Azzolina. Caos scuola su tavoli e sedie. Rivolta delle aziende: ci chiedono di fare in 1 mese il lavoro di 5 anni", "Scuola, è caos totale: Ci vogliono 5 anni per 3,7 milioni di banchi". Le imprese denunciano l'assurdità del bando. L'ennesimo flop del duo Azzolina-Arcuri" (*Giornale*, 23.7).

Buco nell'acqua. "Anche sui banchi, un nuovo buco nell'acqua del governo in attesa del prossimo" (Licia Ronzulli, senatrice FI, 23.7).

Mission impossible. "Emergenza banchi, corsa per trovarne 2,5 milioni. I presidi denunciano i ritardi del ministero: così non riusciamo a ripartire... I produttori hanno già definito il bando Arcuri 'una missione impossibile', si pretende 'in 23 giorni la produzione di 5 anni... Entro fine agosto riusciremo a realizzarne solo 120 mila'. Assufficio e Assodidattica... han fatto i primi calcoli e commentato: 'Qualcuno si è posto il problema se la gara andrà deserta?... La Azzolina in crisi di panico'" (*Corrado Zunino, Repubblica*, 24.7).

Gara deserta. "La gara andrà deserta". Il pasticcio di Arcuri e Azzolina sui banchi. Socialisti in cattedra. Parla il presidente della più grande azienda di arredo scolastico: "Chi ha fatto il bando è un incompetente, non conosce il mercato. Numeri e tempi impossibili" (Luciano Capone, *Il Foglio*, 24.7).

Fa acqua. "Arcuri e Azzolina dietro la lavagna per il pasticcio dei banchi. Pubblica (distruzione. Il bando per le attrezzature fa acqua da tutte le parti e il tempo intanto stringe" (Mario Giordano, *La Verità*, 25.7).

Salta il banco. "Azzolina fa saltare i banchi. Neppure la ministra sa usarli" (*Libero*, 25.7).

Disertano. "Scuola, rischio caos per settembre. I produttori: impossibile fornire 3 milioni di banchi. Assufficio: le condizioni di gara non sono accettabili. I produttori potrebbero disertare il bando. Salvatorelli (Vastorredo): 'Non c'è l'acciaio per fare tutte quelle sedie'" (*Sole 24 Ore*, 28.7).

Bando deserto. "Che succede se il bando va deserto?" (Elvira Savino, deputata FI, 28.7).

Non c'è tempo. "L'Europa ha già sciolto il nodo scuola. La Azzolina è rimasta sotto il banco... Gli arredi 'futuristi' per le aule non arriveranno mai in tempo" (*La Verità*, 29.7).

Scritto coi piedi. "Azzolina-Arcuri, due incapaci coperti da Conte. Il bando scadrà tra due giorni e con molta probabilità andrà deserto perché è stato scritto con i piedi" (Mario Giordano, *La Verità*, 29.7).

SEQUE A PAGINA 20





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



GIOVEDÌ 6 AGOSTO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 186 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

**GLI INSULTI ALLA MELONI
VIVA GLI IPOCRITI
CATTOCOMUNISTI
CHE CI ODIANO
PERCHÉ DIVERSI**

di **Alessandro Sallusti**

Paola Pessina (nella foto) ieri si è dimessa dalla Fondazione Cariplo, un posto inconciliabile con il post che la signora aveva scritto «sull'eccesso di testosterone che ha fatto diventare brutta Giorgia Meloni» a commento delle immagini della leader di Fratelli d'Italia che alla Camera urlava contro il premier Conte.

Detto che Giorgia Meloni, testosterone o no, è oggettivamente una donna bella e affascinante (non me ne voglia l'onorevole, a prescindere dal rispetto istituzionale noi maschiotti la pensiamo così), Paola Pessina non è una qualunque: ex sindaco di sinistra di Rho (cintura di Milano), docente di religione, educatrice, divulgatrice di testi biblici, esperta di integrazione sociale. Un curriculum insomma da perfetta



Sardina, di quelle che stanno dalla parte giusta perché loro non odiano, non hanno rancori, perché «siamo tutti fratelli figli di Dio» a prescindere dal Dio, eccetera, eccetera. Tutti meno

Giorgia Meloni, e immagino tutti meno chi non la pensa come loro, che se poi - a differenza loro - il soggetto è pure bello, ricco e di successo, peggio è.

Ma galeotto fu quel post, verità dal sen fuggita. Per una volta, forse la prima in vita sua, Paola Pessina ha detto cosa pensa lei e cosa si pensa davvero da quelle parti, dove l'odio, il rancore e l'invidia sono di casa molto più che nella più scalmanata sezione della Lega. Lo dico per esperienza diretta: nei salotti sociali e politici della sinistra cattocomunista c'è un razzismo radicato contro i neri, un disprezzo contro le donne tutte (se di destra solo un po' di più), i gay sono considerati alla stregua dei buffoni di corte che allietavano le serate del principe, i poveri una sottospecie da aiutare con serate benefiche ma a patto che se ne stiano ben a distanza. Dei rivali politici inutile parlarne, l'evidenza dice tutto.

Noi dobbiamo ringraziare Paola Pessina - la quale, per usare senza ipocrisia il suo linguaggio, non è stata aiutata da madre natura a prescindere dalle dosi di testosterone - per aver svelato il segreto delle donne, e degli uomini Sardina. Penso che la Fondazione Cariplo abbia fatto male a cacciarla: gli ipocriti come lei, incidente a parte, sono preziosi per mascherare la vera anima della sinistra e fare passare noi per ciò che non siamo, ma che loro nel segreto sono.

TUTTO FERMO GANASCE ALL'ITALIA

Il governo conferma il taglio dei posti sui treni, ferma Ryanair e tassa il diesel dei camion. E i sindacati pensano a scioperare Scuola, le imprese contro il bando: «Impossibile»

■ Altro che ripresa, chiamatela paralisi. Mentre il comitato tecnico scientifico conferma il distanziamento sui treni che taglia i posti a sedere, l'Enac minaccia di fermare Ryanair. E arriva l'idea di stangare il gasolio.

servizi da pagina 2 a pagina 5

MORTO A 96 ANNI, SARÀ SEPOLTO CON FELLINI Zavoli, maestro della tv seria (e quello scherzo al telefono)

di **Paolo Guzzanti** e **Paolo Giordano**

con **Sacchi** alle pagina 18-19



NELLA STORIA DELLA RAI Sergio Zavoli aveva 96 anni

LA PISTA DELL'INCIDENTE IN UN DEPOSITO DI ARMI: 135 MORTI, 300MILA SFOLLATI

Beirut, dopo la tragedia lo spettro della guerra civile

di **Gian Micalessin**

L'incidente non è solo la causa più probabile del disastro al porto di Beirut ma anche la più comoda e conveniente per tutti. Proprio per questo non sapremo mai se dietro l'esplosione delle 2.750 tonnellate di nitrato di ammonio si nasconde qualcosa di più sofisticato e premeditato della banale scintilla. Intanto il Paese è sull'orlo di una guerra civile.

servizi alle pagine 12-13 e 14



GAFFE DEL GRILLINO
«Amici libici»
Di Stefano,
il farneticante
alla Farnesina
di **Marco Zucchetti**

a pagina 14

IL «GIORNALE» DELL'ESTATE

MALEDETTAMENTE BELLE
L'ultima poesia
della mannequin
fragile e dannata

Veronese a pagina 21

I COMMENTI

LO SCENARIO

**Conte assediato
cede sul Cts:
atti desecretati**

di **Adalberto Signore**

Apochi giorni dalla pausa estiva, il governo si ritrova davanti a un gigantesco imbuto dentro il quale faticano e non poco a scorrere i tanti nodi finora abilmente rinviiati a data da destinarsi. Una sorta di campo minato, all'interno del quale Giuseppe Conte galleggia come (...)

segue a pagina 5

I SETTORI PIÙ COLPITI

**Trasporti, arte
e commercio:
la triade liberale**

di **Vittorio Macioce**

Il peggio forse è passato. Il virus ha devastato vite, seminando per il mondo un'onda di morte e paura. Adesso siamo qui, malconci, disorientati, con il timore che tutto ricominci, a fare i conti dei danni. Nei bollettini economici ci sono tracce di speranza: gli ordini di beni e servizi stanno (...)

segue a pagina 2

IL MALE DELLA POLITICA

**Quei leaderini
narcisisti
senza qualità**

di **Augusto Minzolini**

Nove e trenta del mattino. A Piazza Colonna, davanti a Palazzo Chigi, incontri uno degli ingegneri politici del ventennio berlusconiano, quel Denis Verdini, che per i rapporti famigliari con un Matteo e quelli privilegiati con l'altro Matteo, ha un osservatorio attento - e distaccato - sugli (...)

segue a pagina 6

L'INCHIESTA CHE IMBARAZZA IL GOVERNATORE DEL PD

La sanità anti Covid in Campania? Mai collaudati gli ospedali speciali

Giuseppe Marino

■ L'inchiesta sulla sanità in Campania mette a nudo le responsabilità politiche del governatore Pd Vincenzo De Luca: gli ospedali Covid, come quello in Fiera Milano che la sinistra ha messo al centro delle polemiche, non sono mai stati collaudati. Ma c'è un passaggio ancora più grave. Perché i presidi tradizionali sarebbero stati svuotati inutilmente. Secondo le accuse mosse al presidente dem l'emergenza Covid sarebbe stata «gonfiata per fini politici». L'infettivologo Luigi Greco conferma al *Giornale*: «Qui il virus in pratica non c'è stato. E hanno aperto strutture fatte male».

con **Napolitano** a pagina 10

all'interno

PARLA L'EX PM MONTI

«Il processo a Berlusconi non fu regolare»

Luca Fazzo

■ «Anomalie oggettive» nella designazione della sezione della sentenza. Per l'ex pm David Monti il processo Berlusconi è irregolare.

a pagina 9

NUOVE MISURE

Ci mancavano solo le tendopoli per gli immigrati

Lodovica Bulian

■ Non basterà la nave Gnv «Azzurra» che ha già fatto la spola da Lampedusa, spunta una tendopoli per affrontare il picco di sbarchi.

a pagina 8

IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI) IN TUTTI I CASI. IL SOSTITUTO È GIUSEPPE MARINO. I CREDITI SONO



IL GIORNO

GIOVEDÌ 6 agosto 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, la lettera di un giovane: sfruttato per soldi

Il pusher si confessa con una lettera sul muro «Non fate come me»

Vazzana a pagina 13



DOMANI IN REGALO SPECIALE LA GIORNATA DELLA BIRRA



Braccio di ferro sui licenziamenti

Il governo vuole limitare il blocco al 15 ottobre, sindacati verso lo sciopero generale. Confindustria contro la moratoria Scuola, 50 mila assunzioni. «Avremo classi meno numerose». Allarme virus negli Usa, New York chiude gli ingressi alla città

Da pagina 3
a pagina 7

La lezione di Zavoli

Andare, vedere, raccontare

Michele Brambilla

Sergio Zavoli, scomparso ieri a 96 anni, era l'esatto contrario del comunicatore-tipo dei nostri giorni. Era colto, pacato, equilibrato, serio, non offendeva mai nessuno; non parlava mai di cose che non conosceva, non era superficiale, si documentava, andava a vedere che cosa era successo, parlava con i protagonisti e i testimoni di un fatto. Solo infine raccontava. Sergio Zavoli era un giornalista. Non c'è neppure bisogno di aggiungere "un grande" giornalista; credo che sarebbe d'accordo nel definirsi solo così, un giornalista. Come Montanelli, che volle intitolare la sua autobiografia "Soltanto un giornalista".

Continua a pagina 2

ANNA MARIA TRAGLIA RACCONTA LA RELAZIONE COL LEADER CUBANO «ERO SPOSATA, CATTOLICA E ANTICOMUNISTA. MA CHE PASSIONE»

IO E FIDEL 40 ANNI D'AMORE

Cutò alle pagine 16 e 17

Fidel Castro e, a destra, Anna Maria Traglia, 72 anni, in immagini degli anni '70



DALLE CITTÀ

Milano

Consulente scomparso trovato morto nel Lario

Canali nelle Cronache

Milano

Screening a tappeto anti-Covid nelle scuole

Gianni nelle Cronache

Milano

Bella e organizzata L'applauso dei... pochi turisti

Mignani nelle Cronache



Il grande giornalista scomparso a 96 anni

L'ultima volontà di Zavoli «Mettetemi con Fellini»

Sughi e Patuelli alle pagine 22 e 23



Sparita col figlioletto. Appello del marito

Il mistero di Viviana L'ipotesi della fuga

Femiani a pagina 11

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



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.



quotidiano comunista
il manifesto

CON LE MONDES DIPLOMATIQUE
• EURO 2,00

GIOVEDÌ 6 AGOSTO 2020 - ANNO L - N° 187

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

I SINDACATI: PROROGA DEL BLOCCO O SARÀ SCIOPERO GENERALE. MA CONFINDUSTRIA INSISTE

È scontro sui licenziamenti

■ I sindacati avvertono il governo: «La proroga del blocco dei licenziamenti deve durare fino alla fine dell'anno». È scontro con Confindustria sul rinnovo dei contratti della sanità privata e dell'industria alimentare. «Chi pensa di anticipare quella data alla fine dello stato

di emergenza (15 ottobre) dimostra di non avere cognizione delle elementari dinamiche del mercato del lavoro e di non preoccuparsi delle condizioni di centinaia di migliaia di lavoratrici e di lavoratori. Abbiamo già indetto un'iniziativa per il 18 settembre: che

possa essere trasformata in uno sciopero generale dipenderà solo dalle scelte del governo e degli industriali» sostengono i confederali.

Ma Confindustria non molla: «Se l'esecutivo intende ancora protrarre il divieto dei licenziamenti, il costo per lo Sta-

to sarà pesante. Il divieto per legge assunto in Italia, unico tra i grandi paesi, non ha più ragione di essere ora che bisogna progettare la ripresa. E sarebbero del tutto inaccettabili misure che aggravassero gli oneri a carico delle imprese»

ROBERTO CICCARELLI A PAGINA 7



Visioni

SERGIO ZAVOLI Addio al giornalista che ha scritto la storia della tv, battendosi sempre per la libertà di informazione

Marco Giusti, Vincenzo Vita pagina 13



Hiroshima e Nagasaki

75 ANNI FA il bombardamento Usa. Ma il terrore atomico incombe ancora. Presidio dei pacifisti ad Aviano

Kocci, Clark, Baracca pagine 15 e 16

Beirut foto di Hussein Malla/Ap



Si scava ancora sotto le macerie, a Beirut, il giorno dopo la terribile esplosione che ha sconvolto la capitale libanese provocando almeno 140 morti e migliaia di feriti. Ospedali al collasso, mentre scattano i primi arresti per lo stoccaggio del nitrato di ammonio nel porto. Tra gli abitanti monta la rabbia: «È una strage di stato» **pagina 2, 3, 4, 5**

all'interno

Medio Oriente Una «bomba» per isolare Hezbollah

MICHELE GIORGIO **PAGINA 3**

L'intervista Amin Maalouf: «La mia città ferita»

GUIDO CALDIRON **PAGINA 4**

Il giorno dopo Voci incredole nell'aria irrespirabile

PASQUALE PORCIELLO **PAGINA 2**

Libano e non solo Guerre permanenti, la casa brucia nel Mediterraneo

ALBERTO NEGRI

Nulla qui esplose per caso anche quando sembra o è davvero un incidente. L'anno era cominciato il 3 gennaio con l'assassinio da parte di Trump del generale iraniano Qassem Soleiman, ucciso a Baghdad dopo una tappa in Libano e Siria.

— segue a pagina 4 —

MODI POSA LA PRIMA PIETRA Il suprematismo hindu avrà il suo tempo



■ Il premier indiano pone il primo mattone del Tempio di Ram sulle ceneri della moschea di Ayodhya. Festeggiano gli ultrahindus mentre dalla Storia riemerge una delle vicende più sanguinose della democrazia del Paese. Un punto di non ritorno nel processo di demolizione della «vecchia India» immaginata da Nehru **MIAVALDI A PAGINA 9**

SCUOLA 50 mila precari in più senza diritti

■ In vista della riapertura delle scuole il 14 settembre, ieri la ministra dell'Istruzione Lucia Azzolina ha firmato un'ordinanza che dà il via all'assunzione a tempo di cinquantamila precari in più, licenziabili e senza indennità di disoccupazione. Nel caso di un nuovo «lockdown» a causa del Covid-19 l'organico d'emergenza non avrà infatti i diritti riservati agli altri precari. Nel frattempo arrivano le prime richieste da Campania, Lombardia, Lazio, Piemonte e Toscana **SERVIZIO A PAGINA 8**

RIFORME E ALLEATI Il referendum trappola scatena la guerra nel Pd



■ Ancora non si era visto un presidente dei senatori smentire apertamente il segretario. Se Zingaretti e i suoi insistono che serve un voto sulla legge elettorale proporzionale prima del 20 settembre, Marucci dice che bisogna «fidarsi» degli alleati, essere «realisti» e rimandare il discorso a dopo il referendum. E le regionali **FABOZZI A PAGINA 6**

Periodico Italiano Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.M. (C.M.) 23/21/03
 038765
 9 770925 215100





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 218 ITALIA
SPECIFICAZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 682/96

Fondato nel 1892



Giovedì 6 Agosto 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" • "IL DISPARI", EURO L20

Sabato la supersfida
«Dries, vai e colpisci»
contro il Barça
Gattuso carica Mertens
Pino Taormina a pag. 15



L'intervista
Maradona junior:
«Dopo la pace sogno
di allenare con papà»
Bruno Majorano a pag. 29



L'analisi
PERCHÉ
LA LEGA
RESTA
NORDISTA

Alessandro Campi

D are i leader politici per morti anzitempo è una vecchia specialità del giornalismo politico italiano, che da sola spiega molto della crisi di credibilità in cui versa quest'ultimo. Col Berlusconi declinante, scomparse e agonizzante molti hanno scandito i migliori (o forse peggiori) anni della loro vita. Costoro sono nel frattempo invecchiati, in alcuni casi hanno avuto il tempo di pentirsi, mentre il Cavaliere sta ancora al suo posto. Si rischia ora di ricominciare con Salvini.

Che quest'ultimo sia in calo di consensi è indubbio: la pandemia gli ha tolto visibilità e centralità. È dura fare opposizione dura quando un intero popolo pendente (per necessità e timore) dalla labbra del governo in carica, quale che sia, e a tutto pensa meno che di andare a votare. Resta il fatto che la Lega è pur sempre il primo partito d'Italia e che a portarla così in alto è stato proprio Salvini, con una strategia politica-mediatrice - altamente personalizzata - tutta giocata sulla mobilitazione pubblica degli istinti e delle paure e su soluzioni di governo spesso più semplicistiche che semplici, ma comunque d'effetto. Considerato l'esponente di punta del populismo europeo d'estrema destra, Salvini sembra avere come sua vera ideologia un vitalismo sempre in bilico tra anarchismo e opportunismo. Sebbene molti lo vedano come un potenziale autocrate, gliene manca in realtà il metodo e l'abito mentale: pare piuttosto un ribelle insofferente alle regole e a qualunque convenzione istituzionale, come si vide chiaramente quando ricopri il ruolo di ministro dell'Interno.

Continua a pag. 35

Stop licenziamenti, è scontro a rischio 800 mila lavoratori

► Governo diviso sul blocco fino a fine anno. E i sindacati minacciano lo sciopero. Il comitato scientifico: metà posti sui treni regionali. Divieti per stadi e discoteche

Morto a 96 anni inventò programmi e diresse il Mattino



Zavoli, genio e stile oltre lo scoop

Di Fiore, Gargano e Picone alle pagg. 12, 13 e 14

Il racconto

L'amicizia con Fellini
«Seppelliteci vicini»

Titta Fiore a pag. 14

La Notte della Repubblica

Bonisoli: «Io, ex brigatista
piansi durante l'intervista»

Generoso Picone a pag. 13

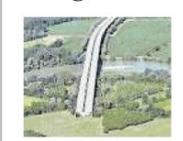
Amoruso, Dimito, Guasco, Orsini, Santonastaso e Scarpa a pagg. 2, 3, 4, 6 e 7

Aiuti senza sviluppo
L'OVERDOSE DI BONUS
SENZA UNA STRATEGIA

Giorgio La Malfa

È stato chiaro sin dall'inizio dell'epidemia di Covid. Continua a pag. 35

Nord grandi sprechi
Asti-Cuneo
l'autostrada
che finisce
nei vigneti



Gigi Di Fiore

C'è chi la definisce la «Salerno-Reggio del Piemonte». E il paragone non è azzardato, se per l'autostrada A33 Asti-Cuneo 30 anni non sono bastati per la chiusura dei cantieri. E il nastro d'asfalto s'è fermato tra i vigneti. A pag. 5

Le armi e i raid aerei prima dell'esplosione i misteri di Beirut

► Nella zona del porto distrutta i depositi di Hezbollah. Il video con il suono di un caccia: dito puntato su Israele

Il day after di Beirut ha il volto di una città dichiarata "disastrosa" dal governo libanese per la terribile esplosione: con i suoi morti, le migliaia di feriti, gli sfollati e decine di dispersi. Le indagini e i dubbi: i depositi di armi di Hezbollah nella zona del porto e i video con il suono di un caccia. L'ipotesi di un coinvolgimento di Israele. Khoury, De Crescenzo, Rapetto e Ventura alle pagg. 8 e 9

Lo scenario

QUELLE VERITÀ RIVALI
CHE CONVENGONO A TUTTI

Vittorio E. Parsi

Quella della «tragica fatalità» resta l'ipotesi più accreditata tra le cause della tremenda esplosione che ha semidistrutto Beirut: oltre 100 morti, altrettanti dispersi, 4.000 feriti, 300.000 senza tetto e 3,5 miliardi di dollari di danni stimati. Continua a pag. 35

Sovrapposizione di date, protesta dei partigiani Festa dell'orgoglio napoletano gaffe di DeMa sulle 4 giornate

Luigi Roano

D inventa un caso, a Napoli, l'istituzione per il 30 settembre della «giornata dell'orgoglio partenopeo» varata dalla giunta giusto tre giorni fa «perché i napoletani possano ricordare con orgoglio i motivi per cui essere fieri della propria appartenenza identitaria». E a sollevarlo è Mario Coppeto, di Sinistra in Comune, durante il Consiglio sul bilancio. È un caso perché secondo Coppeto la ricor-

renza non può coincidere con le Quattro giornate di Napoli, vale a dire con la liberazione di Napoli dal nazifascismo a opera del popolo e degli scugnizzi. Un tema che trova d'accordo il professor Guido D'Agostino, storico: «L'iniziativa è inopportuna». Antonio Amorette, classe 1927, tra quelli che quelle giornate le ha vissute ed è uno di quelli che i nazisti e i fascisti li ha combattuti imbracciando il fucile, osserva: «Io non mi scandalizzo».

In Cronaca





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142-N° 218 ITALIA

NAZIONALE



Giovedì 6 Agosto 2020 • Trasfigurazione del Signore

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

1923-2020
Sergio Zavoli
il giornalismo tv
piange il suo
padre nobile
A pag. 21



Gli itinerari
In ferie con Fido
si può: vacanze
a quattro zampe
tra spiagge e parchi
A pag. 20



La storia di Ellen
Una donna
in squadra
con i maschi:
sorpresa Olanda
Bernardini nello Sport



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Lo scoppio nel porto
Le verità rivali
sul Libano
e gli aiuti
necessari

Vittorio E. Parisi

Quella della "tragica fatalità" resta l'ipotesi più accreditata tra le cause della tremenda esplosione che martedì pomeriggio ha semidistrutto Beirut: almeno 135 morti, altrettanti dispersi, 5.000 feriti, 300.000 senzatetto e 3,5 miliardi di dollari di danni stimati. È la spiegazione più probabile e, in ogni caso, quella che, paradossalmente, crea meno intralcio a tutti: dentro e fuori il Libano. Come se non fosse una mostruosa manifestazione di criminale incuria lasciare stipate per sei anni in un magazzino del centralissimo porto della capitale libanese 2.700 tonnellate di nitrato di ammonio sequestrate su un cargo moldavo. A chi, se non alle autorità politiche e amministrative della "repubblica dei cedri", sarebbe toccato proteggere i cittadini di Beirut (quasi metà della popolazione libanese) dai rischi di un simile disastro? Ma illudersi su un qualunque senso di responsabilità da parte della classe politica libanese, e delle élite settarie che la esprimono per tutelare i propri interessi economici, significa non conoscere le dinamiche di potere di un Paese tanto bello quanto sfortunato. C'è voluto il Covid-19 per svuotare le piazze dalle decine di migliaia di cittadini - di ogni classe sociale e di ogni appartenenza religiosa - che, contro la paralisi sulcida imposta dagli egoismi contrapposti delle rispettive "leadership", invocavano la riforma radicale del sistema istituzionale (...)

Continua a pag. 25
Rapetto e Ventura
alle pag. 10 e 11

«Regioni senza regole, un rischio»

►Le indicazioni dei tecnici del Cts al governo: «Le amministrazioni rispettino le norme»
Distanziamento esteso anche per i trasporti locali. Stadi e discoteche, divieto confermato

ROMA «Regioni senza regole, un rischio». Le indicazioni dei tecnici del Cts al governo, in vista del nuovo dpcm: preoccupano le iniziative autonome degli enti locali. «Le amministrazioni rispettino le norme», è l'invito del Cts. Distanziamento esteso anche per i trasporti locali: un metro in bus e treni, aerei esclusi. Divieto confermato per l'apertura al pubblico in stadi e discoteche e il no, in generale, a concerti ed eventi di massa.
Conti, Dimito e Scarpa
a pag. 5

Il "decreto agosto"
Licenziamenti,
proroga in arrivo
ipotesi fine anno

Jacopo Orsini

Contro sul blocco del licenziamenti. Pressing per prorogarlo sino a dicembre 2020. I sindacati minacciano lo sciopero generale.
A pag. 3

Intervista/Cassese
«I poteri speciali a Roma? Previsti dalla Costituzione»

Diadato Pirone

«Poteri speciali per Roma, lo chiede la Costituzione». Così Sabino Cassese in un'intervista a *Il Messaggero*.
A pag. 9

Recovery: tagli ai contributi per le imprese
Agricoltura, digitale e asili nido: per il Sud un piano da 193 miliardi

ROMA Recovery Fund, per il Sud opere da 193 miliardi. Le richieste del ministro per il Sud Giuseppe Provenzano: non solo infrastrutture, ma anche asili nido e scuole a tempo pieno. Agricoltura, la modernizzazione



ne con produzioni "altitate" da una rete digital. Si punterà allo sviluppo di aree tecnologiche coordinando fazione di Università, aziende e cassa depositi.
A pag. 8
Bisozzi a pag. 8

La svolta dopo il ritiro di Al Baker dalla trattativa. Il texano vuole dare continuità alla squadra



Un giocatore della Roma all'Olimpico (foto ANSA). Nel tondo, Dan Friedkin

Pallotta-Friedkin Roma a un passo dalla cessione

►I due americani firmeranno nelle prossime ore il preliminare. Il prezzo: 490 milioni più altri 85

dal nostro inviato

Ugo Trani

Friedkin-Pallotta siamo alla firma. Roma a un passo dal passaggio di consegne: Pallotta accetta le condizioni di Dan: 575 milioni.
Nello Sport

Il nuovo patron
Il magnate discreto con il figlio manager

ROMA Discrezione e serietà, così il magnate americano è arrivato all'happy-end.
Carina nello Sport

La figlia di Roberta Ragusa si racconta: «Il dolore non si mostra» «Io, miss per la memoria della mamma»

ROMA Occhi grandi, lunghi capelli chiari, alta 1,80, fisico slanciato. Alessia Logli, 19 anni, figlia di Roberta Ragusa - la donna svanita nel nulla nel Pisano nella notte del 13 gennaio 2012 e per la cui scomparsa è stato condannato il padre Antonio Logli a 20 anni di carcere con l'accusa di omicidio volontario e distruzione di cadavere - è diventata una reginetta di bellezza. Ha vinto la fascia di "Miss Grand Prix on the web 2020" nel concorso nazionale di bellezza "Miss Grand Prix", tenutosi nei giorni scorsi a Pescara. «La moda mi univa a mamma, io miss per guardare avanti».



Alessia Logli

La nuova funzione "Reels"
Instagram sfida TikTok
«Effetti speciali nei video»

ROMA Se non puoi fare di meglio, copia. Ieri è arrivata l'ennesima spallata a TikTok, il social network cinese del record. A lanciare il guanto di sfida è stato infatti Mark Zuckerberg. Il multimiliardario americano proprietario di Facebook, Instagram e WhatsApp deve aver fruttato il momento negativo dell'app concorrente e ha deciso di lanciare una nuova funzionalità su Instagram. Arriva Reels: brevi filmati con nuovi effetti.
Malfetano a pag. 13

LO SCORPIONE SI
TUFFA NEGLI AFFETTI

Buongiorno, Scorpione! Urano in Toro plasma il futuro per tutti, per voi è come un toro nell'arena: che corrida la vostra vitalità. Nulla di strano veramente però se avete tante cose in comune con quel segno di terra, è il vostro opposto e come tutti sanno gli opposti si attraggono. Dovete sapere che è in vista, anzi già davanti alla porta, un nuovo amore. Ve lo presenterà Luna oggi, e Venere è pronta a farlo certamente domani. Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

AL VOSTRO FIANCO ANCHE AD AGOSTO CON L'ADOZIONE DELLE PIÙ RIGOROSE MISURE DI SICUREZZA

06 809641

bios-spa.it

info@bios-spa.it

GRUPPO
BIOS

* € 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 Tuttamercato € 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

GIOVEDÌ 6 agosto 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna, ordine della Regione

Il virus dilaga a Est: tamponi e isolamento per tutte le badanti

Barbetta e commento di Boni alle pagine 14 e 15



DOMANI IN REGALO SPECIALE LA GIORNATA DELLA BIRRA



Braccio di ferro sui licenziamenti

Il governo vuole limitare il blocco al 15 ottobre, sindacati verso lo sciopero generale. Confindustria contro la moratoria Scuola, 50 mila assunzioni. «Avremo classi meno numerose». Allarme virus negli Usa, New York chiude gli ingressi alla città

Da pagina 3
a pagina 7

La lezione di Zavoli

Andare, vedere, raccontare

Michele Brambilla

Sergio Zavoli, scomparso ieri a 96 anni, era l'esatto contrario del comunicatore-tipo dei nostri giorni. Era colto, pacato, equilibrato, serio, non offendeva mai nessuno; non parlava mai di cose che non conosceva, non era superficiale, si documentava, andava a vedere che cosa era successo, parlava con i protagonisti e i testimoni di un fatto. Solo infine raccontava. Sergio Zavoli era un giornalista. Non c'è neppure bisogno di aggiungere "un grande" giornalista; credo che sarebbe d'accordo nel definirsi solo così, un giornalista. Come Montanelli, che volle intitolare la sua autobiografia "Soltanto un giornalista".

Continua a pagina 2

ANNA MARIA TRAGLIA RACCONTA LA RELAZIONE COL LEADER CUBANO «ERO SPOSATA, CATTOLICA E ANTICOMUNISTA. MA CHE PASSIONE»

IO E FIDEL 40 ANNI D'AMORE

Cutò alle pagine 12 e 13

Fidel Castro e, a destra, Anna Maria Traglia, 72 anni, in immagini degli anni '70



DALLE CITTÀ

Bologna, il regolamento

Aree nomadi, pugno duro del Comune sugli affitti

Rosato in Cronaca

Bologna, trattative in corso

Crisi Maccaferri, in arrivo la nuova offerta dei fondi

Servizio in Cronaca

Bologna, basket serie B

Un altro Myers va a canestro: ora tocca a Joel

Gelati nel Qs



Il grande giornalista scomparso a 96 anni

L'ultima volontà di Zavoli «Mettetemi con Fellini»

Sughi e Patuelli alle pagine 22 e 23



Sparita col figlioletto. Appello del marito

Il mistero di Viviana L'ipotesi della fuga

Femiani a pagina 11

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

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

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

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

* FONTE: DATI IQVIA MARZO 2020

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

A. MENARINI



GIOVEDÌ 6 AGOSTO 2020
IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 186, 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



**L'URLO DEI SOPRAVVISSUTI: «ORA LA VERITÀ»
Beirut, 135 morti e 300 mila sfollati
Arrestati tutti i dirigenti del porto**

STABILE / PAGINE 8 E 9



**IL GIORNALISTA E SCRITTORE AVEVA 96 ANNI
Addio a Sergio Zavoli,
rivoluzionario lo stile della tv**

COMAZZI, ZATTERIN E UN RICORDO DI CARLO FRECCERO / PAGINE 30 E 31



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 11
Economia-Matrimo	Pagina 12
Genova	Pagina 14
Xte	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

SINDACATI PRONTI ALLO SCIOPERO SE IL DIVIETO DI RIDURRE IL PERSONALE NON DURERÀ SINO A FINE ANNO. RESTA IL DISTANZIAMENTO SUI TRENI

Aiuti a scuola e commercio Ma è lite sui licenziamenti

Assunti 40 mila prof, in discussione un contributo a fondo perduto per le attività nei centri storici

IL COMMENTO

PEPPINO ORTOLEVA

**PERCHÉ È DIFFICILE
SCONFIGGERE
LA BUROCRAZIA**

“S burocratizzare” è una parola nuova, e orrenda. Ma il sogno di snellire e rendere più efficiente il lavoro degli uffici pubblici è vecchio, e non riguarda solo il nostro paese, anche se in Italia, indubbiamente, il malfunzionamento delle burocrazie può toccare vertici difficilmente eguagliabili. Prima di pensare a ricette miracolose, o a leggi che risolverebbero ogni problema, “semplificando” o tagliando qua e là, vale la pena di capire che cosa produce quell’inefficienza, quella lentezza, quella tendenza a incepparsi: che non sono malattie misteriose, e non sono neppure imputabili alle malefatte di singoli, ma sono profondamente radicate nei meccanismi stessi di quegli apparati.

SEQUE / PAGINA 11

Novantuno articoli, dalla Cig alle indennità per i lavoratori, dagli enti locali al contributo a fondo perduto per le attività commerciali nei centri storici al taglio di Imu e Tospa per il comparto turismo: il «Decreto agosto» stanza altri 25 miliardi per arginare la crisi innescata dal Covid e preparare la ripresa. Ma è lite sui licenziamenti. Annunciata anche l’assunzione di 40 mila docenti e 10 mila amministrativi nella scuola. Sul fronte delle misure anti Covid, invece, ha prevalso la linea dura su tutta la linea: non solo niente treni pieni al 100%, ma neanche pullman, buse metro.

SERVIZI / PAGINE 2-4

LO STOP DEL PONENTE LIGURE

Milena Arnaldi e Andrea Fassione

**Divieto di tifo e multe
La Milano-Sanremo
invisibile a bordo strada**

L'ARTICOLO / PAGINA 5



**Il dorian Thorsby dal ministro:
«Il calcio può aiutare l'ecologia»**

Il blucerchiato Thorsby raccoglie plastica sul monte Fasce BASSO / PAGINA 36

LA TESTIMONIANZA

Graziano Cetara

**Il mare, i giochi di luce:
emozioni e ricordi
guidando sul ponte**

Il profumo del mare arriva insieme al vento appena ti avvii all’incontro con il nuovo ponte.

Abbassati i finestrini, zittita la radio, vorresti poter chiudere gli occhi come in quelle traversate piene di sogni in cui, con una stuoia allungata sul pavimento salmastro del traghetto per la Sardegna, te ne stavi lì a respirare la brezza. Con gli occhi bene aperti e le mani sul volante, la prima corsa sull’asfalto del San Giorgio è una sfida tra i sensi e l’immaginazione.

La strada sembra davvero il ponte di una nave e i pennoni centrali, con la luce pulsante, ricordano gli alberi di uno scafo in attesa della vela. Il mare è lontano ma è presente sulla linea dell’orizzonte che corre sul filo del guardrail.

SEQUE / PAGINA 7

IL NUOVO CANTIERE SULLA A7

Marco Fagandini

**Genova, una galleria
chiude due settimane
Ritorna l'allarme code**

Saranno giorni complicati per la viabilità del nodo autostradale genovese quelli fra l’11 e il 25 agosto. Necessari, secondo Autostrade per l’Italia, per effettuare una prima tranche di lavori di messa in sicurezza della galleria Monte Galletto, sulla carreggiata nord della A7, nel tratto compreso tra l’Innesco con l’A12 e il casello di Bolzaneto. In quel periodo proprio questa porzione di autostrada sarà chiusa al traffico, 24 ore su 24. Con una serie di modifiche alla circolazione. Al contempo, però, Aspi fa sapere che entro il 10 agosto chiuderà tutti gli altri cantieri ancora aperti. La Monte Galletto era stata già oggetto undici anni fa di un consistente respingo, ma in un punto differente rispetto a quello che, adesso, ha bisogno di essere consolidato.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

SINDACI D'ACCORDO PER FERMARE GLI UBRIACHI, MA C'È CHI VUOLE PIÙ SEVERITÀ

Savona, sfida alla movida «Niente alcol dopo le 20»

In ordine sparso. A 24 ore dal possibile accordo tra i Comuni della riviera savonese, stretti nella morsa della movida selvaggia, non c’è condivisione sulle azioni da intraprendere. E la strada per arginare baby gang e vandalismi, legati all’ebbrezza del popolo della notte, rimane “una questione

privata” dei sindaci. Con il rischio che ciascun Comune debba pensare per sé dotandosi di un proprio strumento di controllo, con la consapevolezza che, nella cittadina accanto, le regole potranno essere differenti. Innescando una certa confusione.

CAMPESE / PAGINA 10

BUONGIORNO

Ho conosciuto Sergio Zavoli in treno, un remoto pomeriggio. Stavo leggendo un saggio di antropologia del Guangxi di Huang Xianfan, quando mi apparve di fronte. Aveva trovato piuttosto interessanti alcune cose scritte da me, e sperava di discuterne. In particolare voleva approfondire una mia interpretazione sul ruolo del generale Pilsudski nella nascita delle dittature nazionaliste, a mio modo di vedere ispirato alla teoria del diritto privato in Haller. Mi ascoltava silente, talvolta prendeva appunti con una grafia fitta e febbrile. Nel suo sguardo teso lessi la grandezza. Prendemmo una bottiglia di Pommery alla carrozza bar e brindammo in flûte di plastica alla nuova amicizia. Mi chiese se amassi Rainer Maria Rilke. Perduramente, risposi. Cominciò a recitarmi una poesia («... la vita ha vincoli d’oro / più forte la vogliamo af-

Fino all’ultima riga **MATTIA FELTRI**

ferre...»), e a sentirmi proseguire in tedesco («... wir haben Stille und Sturm / die bauen und bilden us beide...») si abbandonò allo stupore e alla commozione. All’altezza di Orte, il capotreno ci porrà ostriche e birra d’abbazia. Il cibo viene meno nel momento che ristora, disse citando Sant’Agostino. La mia filosofia del nutrirsi, risposi, è crociana: Gotica e Poltica. Rise molto dell’arguzia. L’arrivo a Roma ci sorprese nel vivo di una discussione sulla sacrificabilità di tutto Tolstoj in cambio di un perfetto passo di minuetto. La sua vasta cultura mi aveva avvinto. Ci abbracciammo, ripromettendoci di arricchire di prossimi incontri il sodalizio. Pochi minuti dopo mi squillò il telefono. Era lui: «Caro Mattia, tu sei...». Vabbè, confesso, è tutto inventato. È che sembro l’unico scemo che non è stato il miglior amico di Zavoli. —

mattarello
Pasta fresca, pane, focaccia, fatte in casa
Prepariamo tutti i giorni nel menù antipasti, primi, secondi e dolci
COSTO MEDIO PER PRANZARE € 10
COSTO MEDIO PER CENARE € 18
Genova - Piazza Henry Dunant, 44
Tel. 010 9614389

7 giorni su 7
ORARIO CONTINUATO
DALLE 8 ALLE 21
FARMACIA DELL'AQUILA
Via Giacometti 30/32/R - 16143 Genova (GE)
farmaciadellaquila.net



€ 2 in Italia — Giovedì 6 Agosto 2020 — Anno 156°, Numero 215 — ilsol24ore.com

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Bilanci/1
Leasing, il metodo finanziario preferito dalle imprese

Franco Roscini Vitali
— a pagina 20



Bilanci/2
Dai prospetti 2020 via ai nuovi Isa allineati alla prassi internazionale

— servizio a pagina 20

Banca Ifis
Il valore di crescere insieme.
bancaifis.it

FTSE MIB 19740,20 +0,64% | SPREAD BUND 10Y 155,30 +0,80 | €/S 1,1854 +0,76% | ORO FIXING 2048,15 +3,55% | **Indici&Numeri** → PAGINE 24-27

Imprese, no al blocco dei licenziamenti

DECRETO AGOSTO

Scontro sulla possibilità di proroga fino a fine anno per la chiusura rapporti

Confindustria: costi pensanti per lo Stato, così si pietrifica l'economia

Edizione chiusa in redazione alle 22

Mentre sul blocco dei licenziamenti è scontro dentro e fuori la magistratura, da Confindustria arriva un monito: «Come correttamente osservato dall'Ocse da numerosi economisti, il divieto per legge assunto in Italia non ha più ragione di essere ora che bisogna progettare la ripresa. Impedisce ristrutturazioni d'impresa, investimenti e di conseguenza nuova occupazione. Pietrifica l'intera economia allo stato del lockdown».

Giorgio Poglietti — a pagina 3

MISURE DI MEZZA ESTATE

INCHIODATI ALLA LOGICA DEL CORTO RESPIRO

di Guido Gentili

Vedremo (una volta finita la consueta guerriglia preventiva sulle bozze) di che pasta sarà fatto, in concreto e nei dettagli, il Decreto Agosto. Ultima tappa prima della messa a punto del Recovery Plan

(Piano nazionale per la ripresa) a sua volta decisivo per accedere ai 209 miliardi del Recovery Fund europeo. Due segnali facevano pensare alla possibilità di una prima, attesa svolta.

— Continua a pagina 4

CONFINDUSTRIA

Orsini: «Sospendere gli ammortamenti nei bilanci 2020-21»

Nicoletta Picchio — a pag. 2



Emanuele Orsini

Scuola, 14 offerte dall'Italia e dall'estero per i nuovi banchi

LA GARA EUROPEA

Il 12 agosto i vincitori Più prof e spazi esterni per riaprire a settembre

La gara per la fornitura di 3 milioni di banchi monoposto per le classi italiane, bandita dal commissario straordinario per l'emergenza Covid-19, Domenico Arcuri, il 20 luglio, non è andata deserta come

molto temevano. Per il bando che si è chiuso ieri alle 14, sono arrivate 14 offerte. Tra i proponenti, oltre ad alcune imprese italiane, anche aziende estere. Arcuri: «Risultato soddisfacente». Per conoscere il nome degli aggiudicatari bisognerà attendere il 12 agosto, quando è in calendario la sottoscrizione dei contratti. Arriva intanto l'ordinanza su 50 mila docenti e bidelli in più via il tetto a supplenze brevi. E più spazi per la riapertura di settembre.

Eugenio Bruno — a pag. 5

Rete unica, ok da Gubitosi «A Telecom oltre il 50%»

TLC

Senza novità sulla fibra il 31 agosto il cda Tim chiuderà con il fondo Kkr

In assenza di novità, Telecom chiuderà l'accordo con Kkr per la rete secondaria nel consiglio già programmato per il 31 agosto. Lo ha chiarito l'ad Luigi Gubitosi in

conferenze con gli analisti, precisando che è favorevole al progetto di rete unica dove però l'intenzione è di mantenersi al controllo con una percentuale superiore al 50%. La palla a questo punto è nel campo del governo. Da qui a fine mese si vedrà se arriverà qualche segnale concreto nella direzione della rete unica, auspicata dal ministro Roberto Gualtieri e Stefano Patuanelli.

Antonella Olivieri — a pag. 12

UN'ALTRA VIA PER IL POLO TV

Mediaset ritira il progetto Mfe

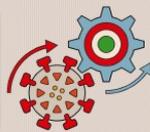
Andrea Biondi — a pag. 14

LE PRINCIPALI NOVITÀ IN ARRIVO

LE AZIENDE

Rivalutazioni a costi ridotti e recuperi Iva più veloci

Mobili e Parente — a pag. 2



GLI AIUTI

Mutui Pmi, moratoria di quattro mesi Premi anticash

Dominelli, Fotina e Mobili — a pag. 3

AGROINDUSTRIA

Contributo ai ristoratori per acquisti made in Italy

— servizio a pagina 3

PROFESSIONISTI

Arriva il bonus da 1.000 euro per il mese di maggio

Micardi — a pag. 23

MOBILITÀ ELETTRICA IN SHARING



Start up. Dall'incontro tra Helbiz e MiMoto nascerà un gruppo da 1,2 milioni di utenti che potrà contare su una flotta di oltre 11 mila mezzi

Helbiz (monopattini) rileva MiMoto

Carlo Festa — a pag. 16

50% Export Ferro (Ice): «Aiuti alle Pmi con gli accordi sul digitale»
Stefano Elli — a pag. 8

Relazioni Così riparte il commercio tra la Cina e l'Italia
di Li Junhua — a pagina 17



Li Junhua è l'ambasciatore in Italia della Repubblica Popolare Cinese dal giugno del 2019

PANORAMA

MERCATI

L'oro tocca quota 2.050 dollari Borse, il Nasdaq oltre 11.100 punti

Un mercoledì da leoni sui mercati. Il tecnologico Nasdaq ha aggiornato i massimi di tutti i tempi, oltre gli 11.100 punti. Il Dow Jones si è rilanciato sui massimi da metà giugno grazie al +10% di Walt Disney (su conti trimestrali migliori delle attese) mentre l'S&P 500 è tornato ai livelli di metà febbraio, prima del Covid. Senza dimenticare il nuovo massimo dell'oro che si è spinto fino ai 2.050 dollari l'oncia.

— a pagina 6

EMERGENZA SANITÀ

Covid, ancora un balzo in Italia con 384 contagi

Ancora un balzo dei contagi per coronavirus in Italia. Secondo i dati del ministero della Salute, nelle ultime 24 ore si sono registrati 384 nuovi casi (190 martedì), per un totale di 248.803. Le vittime in un giorno sono invece 10. Senza nuovi casi solo la Valle d'Aosta, in Lombardia 138 nuovi contagi.

— a pagina 7



Maestro di giornalismo. Sergio Zavoli

ADDII (1923-2020)

Sergio Zavoli, la passione civile di un giornalista che rispettava il suo mestiere

di Salvatore Carrubba

— a pagina 17

MONTE DEI PASCHI

Ipotesi bond subordinato a supporto del patrimonio

Emettere un'obbligazione subordinata, per un valore di 2-300 milioni di euro circa. Sarebbe questa la strada che, secondo quanto risulta al Sole 24Ore, Mps potrebbe percorrere per soddisfare le richieste patrimoniali della Bce, in vista della cessione di circa 8,1 miliardi di crediti deteriorati ad Amco.

— a pagina 15

IL CASO AUTOSTRADAE

Nuovo summit Atlantia-Cdp La trattativa resta in salita

Un nuovo incontro tra Atlantia e Cdp, per provare a far rientrare l'ente nel processo di valorizzazione di Aspi. È questo l'obiettivo del summit che si terrà nella mattinata di oggi tra il ceo della holding infrastrutturale, Carlo Bertazzo, i tecnici di Cassa e il numero uno, Fabrizio Palermo collegato telefonicamente.

— a pagina 13

LA STRAGE DEL PORTO

Beirut, aiuti dal mondo Oggi Macron in Libano

La catena mondiale di solidarietà e aiuti si è messa in movimento per soccorrere Beirut ferita dalla immensa esplosione di un magazzino nel porto. Il bilancio provvisorio parla di oltre 130 morti e 5 mila feriti. La capitale del Libano è in ginocchio. Oggi visita del presidente francese, Macron.

— a pagina 18

PAOLO CATTIN CON VOI A MILANO

OREFICERIA 56,50 €/GR. | MARENGHI 500,00 € | STERLINE 580,00 € | KRUGERRAND 1.620,00 €

VALUTIAMO E ACQUISTIAMO PREZIOSI
DAL LUNEDÌ A VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 18.00 • SABATO DALLE 9.00 ALLE 13.00
AMBROSIANO SRL • VIA DEL BULLO 7 • 20123 MILANO • TEL. +39 02 495 19 260 • WWW.AMBROSIANOMILANO.IT





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 6 agosto 2020
Anno LXXVI - Numero 216 - € 1,20
Trasfigurazione del Signore

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 - Abbinamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Falerona a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

PALAZZO CHIGI È FORTE SOLO A PAROLE

COMANDANO I BENETTON

Il governo mette su la faccia feroce, ma la famiglia veneta continua a fare il bello e il cattivo tempo. Niente revoca, palazzo in centro a Roma regalato e ora anche lo schiaffo a Cdp su Autostrade

Il Tempo di Osho

«Il Senato non farà vacanze». Chiusi 18 giorni



"Che te scoccia venì a dà da magnà ai gatti?"

La Rosa a pagina 4

DI FRANCO BECHIS

Il comandante borbonico Giuseppe Conte ha sicuramente ordinato fin dal ferragosto 2018 alle sue sgangherate truppe «Facite la faccia feroce», e quelle ogni volta che si parlava dei Benetton e del ponte Morandi hanno obbedito. Ma molto oltre il ghigno non sono riusciti ad andare. E alla fine la famiglia di imprenditori (...)

segue a pagina 3

I soldi del 6 Agosto fanno gola. I rosso-gialli partono all'assalto della cassa

DI FRANCESCO STORACE

Osservi le luci di fronte, dal finestrone de Il Tempo, e ti chiedi se ci sia più feticismo o irresponsabilità al potere. Riuniscono i capi delegazione al cospetto di Giuseppe Conte e passano le ore, i giorni, le settimane. Il Parlamento è in ferie e loro, i capataz della scriteriata coalizione di governo fanno ammenda. 25 miliardi: questo sì e quello no. La spesa. Per lo scrotono finale serve (...)

segue a pagina 5

Dopo la sentenza del Tar. Conte cede alla trasparenza. Via il segreto sugli atti dei Cts

a pagina 2

La tragedia in Libano

La mega-esplosione a Beirut per colpa dei magistrati

Musacchio a pagina 9

«Vicini agli amici libici»

Comiche grilline alla Farnesina

Mazzoni a pagina 9

«Cittadinanza onoraria alla Vergine». Insorgono i fedeli di San Benedetto e il sindaco ritira l'atto
A Cassino una crisi politica della Madonna



... Crisi politica a Cassino. A scatenarla, la decisione della giunta comunale di dichiarare Cassino «Città di Maria» concedendo la cittadinanza onoraria alla Vergine. Mossa che ha fatto insorgere i fedeli dell'altro patrono cittadino, San Benedetto. Così, il sindaco non ha avuto altra scelta che annullare in tutta fretta la delibera.

Nicoletti a pagina 11

Il giallo degli alberi

Moria dei kiwi a Latina. Appello alla Regione

Gobbi a pagina 17



la S TORACIATA
Immigrato beccato a rubare in macchina. Niente da fare: i rom sull'autobus sono imbattibili.

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE
AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE
www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

Il diario
di Maurizio Costanzo



Siamo in agosto, quindi, puntualmente, assisteremo alla situazione tipica dei primi d'agosto. Gli ingorghi di traffico. L'improvviso maltempo che coglie di sorpresa il vacanziero appena partito. L'improvviso sciopero dei distributori di benzina lungo le autostrade che garantiscono lunghe file sotto il sole e qualche politico che, per non perdere l'allenamento, si lascia andare a dichiarazioni non sempre attendibili. Finirà agosto, tornerà settembre e ci avvieremo verso l'autunno. Molte cose cambieranno, ma non tutte, perché, come diceva Flaiano, alla nazionalità bisogna rassegnarsi.

SUSTENIUM
PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.
SUSTENIUM PLUS
L'INTEGRATORE ENERGETTIZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*DATI: DATI (D)VA MARZO 2020
GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO USATI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.



PROMO ESTATE

ABBONATI A ITALIA OGGI 1 MESE A SOLI € 9,90

ABBONATI SUBITO!

classabbonamenti.com/promoestate

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS *all'interno*

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

Il 110% e gli altri bonus sulla CASA

Disponibile anche sul sito www.classabbonamenti.com/nonucca

INTERVENTI EDILIZI

Asseverazioni per il 110%, ok al decreto e alla modulistica

Cirioli a pag. 28

Bonus 1.000 euro in automatico

I professionisti ordinistici non dovranno inviare nuove domande perché gli importi andranno a coloro che hanno già avuto l'accredito di marzo-aprile

CORTE CONTI

Ben 14 miliardi di imposte dichiarate ma non versate

Mandolei a pag. 32

Bonus di mille euro in automatico ai professionisti iscritti alle casse private. Non sarà necessario inviare una nuova domanda visto che gli importi andranno a tutte le partite Iva che hanno già fruito del bonus di marzo e aprile. Per coloro che non avessero ricevuto i 600 euro, sarà comunque possibile richiedere i 1.000 euro di maggio nel rispetto degli stessi vincoli reddituali. E quanto si apprende dalla bozza del decreto Agosto.

Damiani a pag. 25

Il calcio italiano, a livello internazionale, si è ormai ridotto ad una seconda scelta

Impossibile non vedere com'è cambiato il calcio italiano. Sino a una decina di anni fa, per i grandi campioni, l'Italia era la prima scelta. Oggi, invece, perfino i campioncini, che si rivelano nella penisola, vanno altrove, in cerca di soldi e di gloria in campionati competitivi e di eccellenza internazionale. Con le attuali norme, con gli attuali condizionamenti, con l'attuale carenza di manager, sarà difficile che l'Italia riprenda, nel calcio, il ruolo che ha avuto per decenni e che l'ha portata in alto nelle competizioni internazionali. Nessuno si pone il problema. Sono tutti contenti nella loro mediocrità.

Caccopardo a pag. 6

TESTACODA

In due mesi il giudizio di Renzi su Salvini si è capovolto. Ma così lo aiuta

Morra a pag. 9

IN USA ED EUROPA

Dietro lo sfregio dei monumenti c'è la scelta del pensiero unico

Valentini a pag. 14

NUOVE STRATEGIE

Mercato immobiliare, adesso anche le case si vendono online

Valentini a pag. 10

NOVITÀ 2020

Bilanci, al debutto 22 principi di revisione Isa

a pag. 33

Debiti sospesi automaticamente fino al 31 gennaio 2021. Scadenza delle cambiali al 31 ottobre 2020

Pmi, altri 4 mesi di moratoria

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Decreto Agosto - La bozza aggiornata Superbonus 110% - Il dm sull'asseverazione e i modelli Sanzioni doganali - La sentenza della Ctp Genova Contabilità - La determina Rgs di adozione dei principi di revisione Isa-2020

10 ONLINE

Quattro mesi in più per la moratoria dei debiti delle imprese, che è prorogata in automatico al 31 gennaio 2021: le imprese dovranno attivarsi solo se decidono di non utilizzarla. La scadenza delle cambiali viene posticipata al 31 ottobre 2020, mentre oltre 7 miliardi di euro vanno a incrementare il fondo di garanzia per le pmi e le mid cap. Questi sono gli interventi per salvaguardare la liquidità delle imprese previsti dalla bozza del decreto legge "agosto" in dirittura d'arrivo.

Lenzi a pag. 29

DIRITTO & ROVESCIO

Non volevamo più disturbare il ministro dell'Interno Luciano Lamorgese, ma è lei che continua a disturbarci con annunci di robotanti operazioni riodulive che poi non attua. Tre mesi fa siamo annunciati che le numerose immigrazioni per motivi economici sarebbero state respinte. Adesso anche precisato che, allo scopo, sarebbero state noleggiate navi anche da mille posti. Sollecitata, la Lamorgese prestato subito che non era facile trovare le navi passeggeri in un periodo come l'estate, quando anche i poli sanno che le navi sono impiegate nelle crociere. Il ministro faceva finta di non sapere che, a causa del Covid, le crociere erano state sospese. La settimana scorsa (speriamo che l'abbia detta giusta) il ministro annuncia che una prima nave è disponibile. Io è stato chiesto: quando partono le restituzioni dei migranti senza diritto, quelli dichiarati esistenti dalla stessa Lamorgese? Eh, beh, adesso le navi ce le abbiamo ma le utilizziamo per la quarantena agli immigrati sospetti di contagio. Campa cavallo.

SI PARLA DI «INDIVIDUI CON UNA CERVICE»

Ora è proibito anche dire «donna». E la Cnn si adegua

Controordine, campagne femministe: ora scrivere o dire «donna» è offensivo. La conferma è arrivata dalla Cnn, che, in un testo di prevenzione ginecologica, ha pensato bene di rivolgersi agli «individui con una cervice» e di non scrivere «donna» in alcuna parte di un articolo di poco meno di 600 parole sul cancro all'apparato riproduttivo femminile. Il caso fa seguito a quello che aveva comportato la damnazione mediatica della scrittrice J.K. Rowling, che aveva osato ironizzare su un titolo apparso sulla piattaforma Deves in cui si parlava della necessità di creare un mondo più equo per «le persone che menstruano».

J.K. Rowling
Casalò a pag. 9

ELEZIONI ESPLOSIVE

In Bielorussia la campagna elettorale è atomica

Mercuroli a pag. 13

GRAZIE AGLI AIUTI

Al minimo i brasiliani poveri. Se si volasse stravinerebbe Bolsonaro

Gareci a pag. 11

PERDITE DI 2 MLD

I soldati Usa se ne vanno. E i tedeschi ringraziano

Giardina a pag. 12

INNOVAZIONE

Nike, negozi reali ma ad alta tecnologia digitale

Capianni a pag. 16

G3 SOFTWARE
L'evoluzione semplice

SOLUZIONI 100% PROPRIETARIE PER COMMERCIALISTI E CONSULENTI
Software gestionali nati dall'idea di un commercialista e dall'esperienza di uno studio attivo dal 1977

- Contabilità e Fatturazione
- Controllo di Gestione
- Bilancio Europeo
- Dichiarazioni Fiscali
- Paghe
- Antiriciclaggio e Privacy

ASSISTENZA IN TEMPI CERTI » fornita da operatori con lunga esperienza maturata in uno studio

PREZZI CONTENUTI » vendita diretta online, nessun rappresentante, agente di zona o call center

PROVA GRATUITA » disponibile per tutti i software, versione completa senza alcuna limitazione

Scopri di più! » www.softwareg3.it

Cine «Modello 730 e redditi 2020» a € 6,00 in più - con «Il 110% e gli altri bonus sulla casa» a € 6,00 in più



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 6 agosto 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Mentre Beppe Grillo ed Enrico Rossi duellano

**«Lotto per noi disabili»
E per farsi ascoltare
Luigi occupa la Regione**

Caroppo e Pistolesi alle pagine 14 e 15



La polemica sulla Tari alle stelle

**Incubo rifiuti
«Ora un piano
per la Toscana»**

Servizio a pagina 20



Braccio di ferro sui licenziamenti

Il governo vuole limitare il blocco al 15 ottobre, sindacati verso lo sciopero generale. Confindustria contro la moratoria Scuola, 50 mila assunzioni. «Avremo classi meno numerose». Allarme virus negli Usa, New York chiude gli ingressi alla città

Da pagina 3
a pagina 7

La lezione di Zavoli

**Andare,
vedere,
raccontare**

Michele Brambilla

Sergio Zavoli, scomparso ieri a 96 anni, era l'esatto contrario del comunicatore-tipo dei nostri giorni. Era colto, pacato, equilibrato, serio, non offendeva mai nessuno; non parlava mai di cose che non conosceva, non era superficiale, si documentava, andava a vedere che cosa era successo, parlava con i protagonisti e i testimoni di un fatto. Solo infine raccontava. Sergio Zavoli era un giornalista. Non c'è neppure bisogno di aggiungere "un grande" giornalista; credo che sarebbe d'accordo nel definirsi solo così, un giornalista. Come Montanelli, che volle intitolare la sua autobiografia "Soltanto un giornalista".

Continua a pagina 2

**ANNA MARIA TRAGLIA RACCONTA LA RELAZIONE COL LEADER CUBANO
«ERO SPOSATA, CATTOLICA E ANTICOMUNISTA. MA CHE PASSIONE»**

IO E FIDEL 40 ANNI D'AMORE

Cutò alle pagine 12 e 13

Fidel Castro e, a destra, Anna Maria Traglia, 72 anni, in immagini degli anni '70



DALLE CITTÀ'

Firenze

**«Rapporti tra prof
e studentessa»
Choc al liceo
Indaga la polizia**

Baldi in Cronaca

Firenze

**Sparisce l'organo
di Orsanmichele
«È stato venduto»**

Mugnaini in Cronaca

Firenze

**Il patto con Roma
Aiuti e sgravi
per le imprese**

Mugnaini in Cronaca



Il grande giornalista scomparso a 96 anni

**L'ultima volontà di Zavoli
«Mettetemi con Fellini»**

Sughi e Patuelli alle pagine 22 e 23



Sparita col figlioletto. Appello del marito

**Il mistero di Viviana
L'ipotesi della fuga**

Femiani a pagina 11

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

CREATINA
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



SCAVOLINI

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

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

Anno 45 - N° 185

Giovedì 6 agosto 2020

In Italia € 1,50

Landini: no ai licenziamenti o si rischia lo scontro sociale

Intervista al segretario della Cgil: proroga del blocco al 31 dicembre, pronti allo sciopero generale. Governo diviso, poi l'ipotesi di un compromesso a fine novembre. Le imprese: economia pietrificata

Di Maio al Pd: sì alla legge elettorale, non abbiamo bisogno di Forza Italia

L'analisi

Il rinvio, l'elisir del premier

di Michele Ainis

Che hanno in comune le concessioni balneari e lo stato d'emergenza? Nulla, a parte il fatto che in entrambi i casi regna Sua Maestà la Proroga: rispettivamente fino al 2033 (campa cavallo) e al 15 ottobre prossimo. E quale spago unisce la (non) scelta d'impiegare i fondi del Mes con la riforma dei decreti sicurezza o con la nuova legge elettorale? Di nuovo nulla, o meglio nulla di nuovo: se ne riparerà domani, forse dopodomani. Per il momento la maggioranza ha deciso di non decidere, tutti d'accordo nel loro disaccordo.

● a pagina 23

L'ultimatum dei sindacati

«Tutti i licenziamenti vanno bloccati fino a fine anno e i contratti nazionali vanno rinnovati. Altrimenti sarà sciopero generale». La partita del lavoro, malgrado le aperture del governo, è a un bivio decisivo e, nell'intervista a *Repubblica*, Maurizio Landini, segretario generale della Cgil, lancia l'appello all'unità.

La difficile mediazione

In Italia il blocco dei licenziamenti per giustificato motivo - che scadrà il 17 agosto - potrà essere prolungato fino al 30 novembre del 2020. La soluzione di mediazione prende forma durante un difficile vertice di maggioranza.

L'accordo senza Berlusconi

Sulla legge elettorale Luigi Di Maio comprende l'agitazione del Pd, la fretta di ottenere un sistema proporzionale prima del referendum sul taglio dei parlamentari: la maggioranza troverà un accordo, dice, Forza Italia non servirà.

di Cuzzocrea, Fontanarosa Livini, Rizzo e Vitale ● alle pagine 2, 3, 4 e 5

Il nuovo fronte

Sulla trincea dei Balcani "Più migranti che dal mare"

di Brunella Giovara e Alessandra Ziniti ● a pagina 7

SUSTENIUM

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.

CREATINA
SUSTENIUM PLUS
VITAMINE
BETA ALANINA
ARGININA
SALI MINERALI

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*FORTE: DATI KVIA MARZO 2020

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

A. MENARINI

Città martiri



Beirut, la capitale sfregiata dove la guerra è un destino

di Gabriele Romagnoli

Sono luoghi comuni, al punto che anche chi non ci ha mai messo piede li conosce: c'è la città che non dorme mai e quella che mai ha pace (e mai l'avrà). La seconda è Beirut. E il

sinonimo universale del tormento senza soluzione è rimasto quel nome: Beirut.

● a pagina 11
con i servizi di Caferrì, Di Lellis e Khoder ● alle pagine 8 e 9



Hiroshima, la Bomba eterna che fa paura al futuro

di Ezio Mauro

Aveva ancora il cappello bianco in testa, in attesa di appenderlo come ogni mattina all'attaccapanni fuori dall'aula, insieme con la giacca bianca a sette bottoni. Come sempre Akihiro Takahashi era arrivato

un po' in anticipo a scuola e aveva raggiunto i compagni del secondo anno di superiori nel campo da gioco, di fianco all'ingresso.

● alle pagine 12 e 13
con un'intervista di Santelli

Addio a 96 anni



Sergio Zavoli
la voce
che cambiò
l'informazione

di Ceccarelli, Fiori e Folli
● alle pagine 26 e 27

Il personaggio



Plácido Domingo
"Non sono
il Weinstein
della lirica"

di Giuseppe Videtti
● alle pagine 28 e 29

Domani il Venerdì



Così canta
Cat Stevens
50 anni dopo

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

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nervet, 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 "Brivido Noir"
€ 10,40

NZ



Mamma sparita Le indagini a Messina "Forse è salita sull'auto di qualcuno"

LAURA ANELLO - P. 8

Polo Sud Scoperti dal satellite i pinguini a rischio climatico

CARLO GRANDE - PP. 14-15



Calcio L'Inter va avanti in Europa Domani la Juve insegue la rimonta

DE SANTIS E ODDENINO - PP. 27 E 28

ARVAL STORE Torino

LA STAMPA

GIOVEDÌ 6 AGOSTO 2020

IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI arvalstore.it 011 1980 5100

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • II ANNO 154 • II N. 214 • II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • II ART. 1 COMMA 1, DDB-TO • II www.lastampa.it • GNN

OGGI IN EDICOLA PETROS MARKARIS IL TEMPO DELL'IPOCRISIA BRIVIDONOIR

IL GIORNO DOPO LO SCOPPIO

La grande fuga da Beirut In trecentomila senza casa



GIORDANO STABILE - PP. 10 E 11

L'ANALISI

COME USCIRE DALLO STALLO

L'OCCASIONE PER UN PIANO DI PACE

GIAMPIERO MASSOLO

La terribile esplosione nel porto di Beirut. La nostra attenzione, rivolta altrove, che torna in Medio Oriente. Ancora poco chiare le cause: se davvero un incendio ha fatto brillare tonnellate di nitrato di ammonio o anche un deposito di armi; se sia stato un attacco deliberato, di chi e perché. Paradossalmente, per com'è oggi la situazione mediorientale, dare risposta a queste domande - pur nella sanguinosa drammaticità dell'evento - non conta più come prima sul piano strategico. Certo, il Libano viene colpito duramente, la sua capitale devastata, in un momento di gravissima crisi istituzionale, economico-finanziaria e di forte malcontento popolare. Il Paese rischia un approfondimento della pluriennale partizione di influenze tra Hezbollah filo-iraniani, forze sunnite e filo saudite. Uno stallo delicato.

CONTINUA A PAGINA 21

LA MAGGIORANZA TRATTA NELLA NOTTE SUI 25 MILIARDI PER AIUTARE LA RIPRESA

Tasse, scuole e trasporti Scattano le nuove regole

Nel dl agosto meno imposte sul commercio, Azzolina assume 40 mila prof Licenziamenti, il governo si divide. Sindacati pronti allo sciopero generale

Il Decreto agosto stanza 25 miliardi per la crisi post Covid. I sindacati minacciano sciopero a settembre se il governo non prolungherà lo stop ai licenziamenti. - PP. 2-3

PERCHÉ NON BASTA DIRE NON LICENZIATE

IL LAVORO DA DIFENDERE

STEFANO LEPRI

Con una crisi economica di questa portata, bloccare più a lungo i licenziamenti dà prova di veduta corta. Un governo deve concentrarsi su ciò che può indurre le imprese a lavorare di più. Se gli affari vanno male, altre urgenze di ridurre il personale si genereranno, cosicché alla scadenza i licenziamenti diverranno più numerosi. Finora il modello europeo di protezione sociale si sta dimostrando migliore di quello americano. - P. 21

IL CASO

UNA LEGGE CONTRO L'OMOTRANSFOBIA

CHI HA PAURA DEI "DIVERSI"

CHIARA SARACENO

Il discorso d'odio è una forma estrema di intolleranza che, se non contrastata, può contribuire a creare un ambiente favorevole al verificarsi non solo di forme di discriminazione, ma di veri e propri crimini di odio: di aggressioni e violenze giustificate in base al disprezzo per una persona a causa di una sua caratteristica giudicata come inferiore. - P. 21

MOVIDA VIOLENTA

Le notti scatenate dei giovani a Ponza fra alcol, risse e ricoveri in ospedale



L'isola di Ponza è al centro della movida estiva

GIANLUIGI NUZZI

Quando a Ponza arrivano i paroliani con i rotoloni da 50 euro nelle tasche zeppé, gli shorts mozzafiato

delle ragazze, il cantastorie moderno dell'isola, Antonio De Luca, appena può lascia gli ormeggi del porto e si arrampica su al Fieno, una tra le zone meno contaminate e accessibili. - P. 9

1923-2020

SARÀ SEPOLTO ACCANTO A FELLINI

Addio a Zavoli la memoria della Repubblica

MARCO ZATTERIN



COMAZZI E PANARARI - PP. 22-23

DALLA PEDAGOGIA ALL'INFORMAZIONE RAI

IL PIONIERE DELLA NUOVA TELEVISIONE

CARLO FRECCERO

Viviamo una strana epoca. Si buttano giù i monumenti e contemporaneamente si celebra, in tv, la morte di un monumento Rai. Ma, proprio a causa delle celebrazioni, sorge spontanea la domanda: chi oggi conosce Zavoli? Chi è Zavoli, per i giovani di oggi o semplicemente per quella fascia media di ascoltatori e lettori a cui la celebrazione si indirizza? Penso che molti se non tutti, si chiedano di chi stiamo parlando. Perché viviamo in un'epoca di perdita della memoria, di rimozione del passato. Zavoli è celebrato come intellettuale. Un intellettuale è il contrario di un influencer. Un intellettuale deve instillare il dubbio e combattere le certezze. L'influencer frequenta solo certezze e fa suoi i miti di oggi: visibilità e successo. Zavoli rimane invece un punto di riferimento critico.

CONTINUA A PAGINA 23

ARVAL STORE Torino Corso Rosselli 236

BUONGIORNO

Ho conosciuto Sergio Zavoli in treno, un remoto pomeriggio. Stavo leggendo un saggio di antropologia del Guangxi di Huang Xianfan, quando mi apparve di fronte. Aveva trovato interessanti alcune cose scritte da me, e sperava di discutermene. In particolare voleva approfondire una mia interpretazione sul ruolo del generale Pihudski nella nascita delle dittature nazionaliste, a mio modo di vedere ispirato alla teoria del diritto privato in Haller. Mi ascoltava silente, talvolta prendeva appunti con una grafia fitta e febbrile. Nel suo sguardo teso lessi la grandezza. Prendemmo una bottiglia di Pommery alla carrozza bar e brindammo in flûte di plastica alla nuova amicizia. Mi chiesse se amassi Rainer Maria Rilke. Perdutoamente, risposi. Cominciò a recitarme una poesia («... la vita ha vincitori d'oro / più forte la vogliamo aff-

Fino all'ultima riga

MATTIA FELTRI

ferre...»), e a sentirmi proseguire in tedesco («... wir haben Stille und Sturm / die bauen und bilden us beide...») si abbandonò allo stupore e alla commozione. All'altezza di Orte, il capotreno ci portò ostriche e birra d'abbazia. Il cibo viene meno nel momento che ristora, disse citando Sant'Agostino. La mia filosofia del nutrirti, risposi, è crociana: Coriaca e Politica. Rise molto dell'arguzia. L'arrivo a Roma ci sorprese nel vivo di una discussione sulla sacrificabilità di tutto Tolstoj in cambio di un perfetto passo di minuetto. La sua cultura mi aveva avvinco. Ci abbracciammo, ripromettendoci di arricchire di prossimi incontri il sodalizio. Pochi minuti dopo mi squillò il telefono. Era lui: «Caro Mattia, tu sei...». Vabbè, confesso, è tutto inventato. È che sembro l'unico scemo che non è stato il miglior amico di Zavoli. —

#PASSAALNOLEGGIO IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI arvalstore.it 011 1980 5100





BORSA **+0,64%** 1€ = \$1,1854

BORSE ESTERE	Euro-Berlino	0,8027
Dow Jones	Euro-Yen	125,37
Nasdaq	Euro-Fr.Sv.	1,0770
S&P 500	Euro-Yuan	8,2277
TSX		
Frankoforta	Stp. 10 Y.	0,8880
Zurigo	Bund 10 Y.	-0,8823
London		
Parigi		
	FUTURE	
	Euro Dtp.	147,81
	Euro Bund	174,2
	Ftse Mib	18,738
VALUTE		
Euro-Dollaro		1,1854

La famiglia Benetton cederà anche le azioni Aspi di sua competenza

La holding Edizione ha deciso l'uscita totale dalla controllata per rasserenare il clima al tavolo delle trattative con Cdp
Follis a pagina 3

il quotidiano dei mercati finanziari

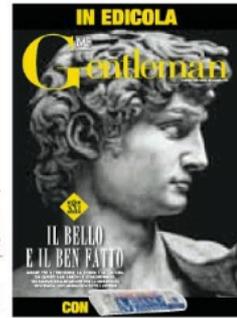
Capri holdings vede una ripresa solo nel 2022

Il gruppo di Michael Kors e Versace chiude il trimestre a -66,5%

Camurati in MF Fashion

Anno XXXI n. 154
Giovedì 6 Agosto 2020

€2,00 *Classeditori*



Cap: MF7 Magazine for Fashion s. r.l. - 10126 Roma - P.le F.lli. E. Mattei, 1 - Tel. 06 47811111 - Fax 06 47811112 - Email: info@mf.it - Web: www.mf.it - ISSN 1120-4282 - P. 01/2019 - 48000 copie - Distribuzione: 48000 copie - 100% - 01/2019 - 48000 copie - 100% - 01/2019 - 48000 copie - 100%

FINANZA & SALOTTI IL GOVERNO VUOLE UNA NORMA CHE POTREBBE FRENARE LE MIRE DI DELFIN

Blindata Mediobanca

Nel dl **Agosto** spunta la **Golden Power** anche sui **movimenti** su Piazzetta **Cuccia**
Oltre che da **Bce**, **Del Vecchio** **dovrà** avere l'ok di **Palazzo Chigi** per salire al **20%**
La **mossa** di **Conte** è un assist per **Nagel** e si riflette anche sulla **partita** **Generali**

WALL STREET ACCELERA ANCORA (+1,4%), ORO RECORD A QUOTA 2.050 DOLLARI

PROVE DI PACE TELEVISIVA
Il cda Mediaset respinge la proposta di tregua di Vivendi. Ma non chiude del tutto

A.S. ROMA
Per il passaggio di proprietà si attende solo Pok di Pallotta

RISTRUTTURAZIONI
Il Tesoro accelera sulle nozze del Montepaschi Occhi puntati su Unicredit e francesi

FOCUSPMI

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

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

Il Piccolo

Trieste

campo marzio

Barche in Sacchetta, raffica di danni e furti

L' esasperazione delle società sportive con gli ormeggi sul Molo a T. In arrivo cancelli per bloccare gli accessi di notte

Andrea Pierini Ubriachi che bivaccano dentro alle barche. Bottiglie di vetro abbandonate qua e là. Maleducati che fanno pipì dal molo. Piccoli furti. Stanche di fare le spese di tutto questo le società sportive con i posti barca sul Molo a T della Sacchetta hanno chiesto di poter installare, a proprie spese, un cancello da chiudere nelle ore notturne. Un richiesta scattata numerosi episodi di danneggiamento e alcune denunce sporte dai soci. Il progetto è stato già approvato dalla Soprintendenza e dall' **Autorità portuale**, che ha pubblicato l' avviso sull' albo pretorio dove sarà esposto fino al 23 agosto. Se non ci saranno impedimenti i lavori per la sistemazione delle inferriate e della porta di accesso partiranno subito dopo. A presentare la richiesta come società capofila è la Asd Nautisport Club Trieste, la più piccola delle realtà dell' area con 16 posti barca. A sottoscrivere il documento anche la Fipsas, l' Asd Triestina sport del Mare e la Snps Sacheta. In totale si tratta di una concessione di oltre 600 metri quadrati. «Siamo stanchi - conferma Gianfranco Tattoni presidente di Nautisport - e dopo aver provato a installare telecamere e a pagare la sorveglianza privata alla fine abbiamo convenuto che non c' è altra soluzione. Come presidente ho presentato personalmente due denunce alle **autorità** perché hanno divelto prima tre delle quattro colonnine elettriche per gli ormeggi. Poi, sempre alcuni ubriachi, ne hanno distrutta un' altra e sono stati identificati grazie alle riprese video. Il vero problema sono però i danni minori, quelli che spesso i soci non denunciano alle **autorità**. Ad esempio buchi sui tendalini provocati dai mozziconi di sigaretta, ormeggi di alcune barche manomessi, sparizione di alcuni motori e cumuli di bottiglie rotte sparse in giro. Fenomeni che registriamo soprattutto il lunedì mattina, quando il molo somiglia a un campo di guerra. Questo avviene in tutti i periodi dell' anno. È capitato anche di persone che urinavano dal molo davanti a persone a bordo delle proprie barche. Persone che, dopo aver invitato i maleducati a smetterla, si sono anche sentiti urlare contro». Nella zona girano molti ragazzi, spesso ubriachi, che dopo aver girovagato in zona, approfittano dell' assenza del cancello e si fermano a bere in riva al mare. Tutte le società sportive della Sacchetta rendono fruibile l' accesso ai moli nelle ore diurne poi, la notte, i cancelli vengono chiusi per impedire appunto a malintenzionati di fare danni. «Le spese - aggiunge Tattoni - saranno a carico delle società interessate. Abbiamo sempre pagato di tasca nostra per la sorveglianza privata e le telecamere e l' obiettivo deve essere quello di garantire un ormeggio tranquillo. I cittadini in ogni caso durante le ore diurne potranno passeggiare come sempre, il cancello verrà poi chiuso dal servizio di vigilanza». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Trieste

Porto di Trieste, Mariani nuovo amministratore delegato del terminal passeggeri

La nomina è stata concordata tra l'Autorità portuale e la cordata privata Tami

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante Ho capito o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner acconsenti al loro utilizzo. Mostra maggiori informazioni Gentile Utente, desideriamo informarti che i Suoi dati personali - raccolti direttamente presso di Lei - saranno utilizzati da parte di informazionimarittime.com, nel pieno rispetto dei principi fondamentali, dettati dalla direttiva 95/46/CE e dalla Legge 675/96 per la protezione dei dati personali e in attuazione del provvedimento del Garante per la protezione dei dati personali dell'8 maggio 2014 " Individuazione delle modalità semplificate per l'informazione e l'acquisizione del consenso per l'uso dei cookie " Operazioni di trattamento dei dati personali e relativi scopi Di seguito, Le riepiloghiamo tutte le operazioni da noi svolte che implicano raccolta, conservazione od elaborazione dei Suoi dati personali, e gli scopi che perseguiamo con ciascuna di esse: raccolta dei Suoi dati personali al fine della fornitura dei servizi gratuiti; raccolta dei Suoi dati personali al fine di poter rispondere alle richieste di informazioni e/o segnalazioni. Modalità del trattamento Il trattamento avverrà con strumenti automatizzati per il tempo strettamente necessario a conseguire gli scopi per cui sono stati raccolti. Specifiche misure di sicurezza sono osservate per prevenire la perdita dei dati, usi illeciti o non corretti ed accessi non autorizzati. Inoltre verrà escluso a priori ogni trattamento che possa riguardare direttamente o indirettamente dati sensibili. Libertà di rilasciare il consenso e conseguenze di un rifiuto Il conferimento dei Suoi dati è facoltativo. Tuttavia, in caso di mancanza o inesattezza di tali dati ci troveremo nell'impossibilità di fornirLe i servizi da Lei richiesti. Titolare e responsabile del trattamento Titolare del trattamento è Informazioni Marittime srl . Il responsabile del trattamento dei dati personali è reperibile all'indirizzo di posta elettronica: info@informazionimarittime.com Diritti degli interessati La informiamo inoltre che ogni interessato può esercitare i diritti di cui all'art.13 della Legge 675/96 che di seguito riassumiamo: conoscere mediante accesso gratuito al contenuto del Registro di cui all'art.31 della Legge 675/96 l'esistenza di trattamenti di dati che possono riguardarlo; di essere informato in merito a: nome, denominazione, ragione sociale, domicilio, residenza e sede del titolare del trattamento. finalità e modalità del trattamento nome, denominazione, ragione sociale domicilio, sede del responsabile del trattamento; di ottenere dal titolare: Conferma dell'esistenza di dati personali che lo riguardano e comunicazione dei medesimi. Informazioni relativamente alla logica e alle finalità del trattamento. Cancellazione e trasformazione in forma anonima dei dati trattati in violazione della legge compresi quelli di cui non è necessaria la conservazione in relazione agli scopi per i quali sono raccolti e trattati. Aggiornamento rettificazione o integrazione dei dati. Attestazione che le operazioni di cui ai numeri 2 e 3 sono state portate a conoscenza per quanto riguarda il contenuto di coloro ai quali i dati sono stati comunicati o diffusi eccettuato il caso in cui tale adempimento si riveli impossibile o comporti un impiego di mezzi manifestamente sproporzionato rispetto al diritto tutelato. di opporsi, in tutto o in parte, per motivi legittimi, al trattamento dei dati personali che lo riguardano ancorché pertinenti allo scopo della raccolta; di opporsi, in tutto o in parte, al trattamento di dati personali che lo riguardano esercitando gratuitamente tale diritto. Modalità di gestione del sito in riferimento al trattamento dei dati personali degli utenti che lo consultano Si tratta di un'informazione che è resa anche ai sensi dell'art. 10 della legge 31 dicembre 1996 n. 675 a



coloro che interagiscono con i servizi web di [informazionimarittime.com](http://www.informazionimarittime.com) per la protezione dei dati personali, accessibili per via telematica a partire dall'indirizzo: <http://www.informazionimarittime.com>.



Informazioni Marittime

Trieste

com/ corrispondente alla pagina iniziale del sito ufficiale. L'informativa è resa solo per il sito www.informazionimarittime.com e non anche per altri siti web eventualmente consultati dall'utente tramite link. L'informativa si ispira anche alla Raccomandazione n. 2/2001 che le autorità europee per la protezione dei dati personali, riunite nel Gruppo istituito dall'art. 29 della direttiva n. 95/46/CE, hanno adottato il 17 maggio 2001 per individuare alcuni requisiti minimi per la raccolta di dati personali on-line, e, in particolare, le modalità, i tempi e la natura delle informazioni che i titolari del trattamento devono fornire agli utenti quando questi si collegano a pagine web, indipendentemente dagli scopi del collegamento. La Raccomandazione e una descrizione di sintesi delle sue finalità sono riportate in altre pagine di questo sito. Luogo del trattamento dei dati I Dati sono trattati presso le sedi operative del Titolare ed in ogni altro luogo in cui le parti coinvolte nel trattamento siano localizzate. Per ulteriori informazioni, contatta il Titolare. Nessun dato derivante dal servizio web viene comunicato o diffuso. I dati personali forniti dagli utenti che inoltrano richieste di invio di materiale informativo sono utilizzati al solo fine di eseguire il servizio o la prestazione richiesta. Tipi di dati trattati Dati di navigazione I sistemi informatici e le procedure software preposte al funzionamento di questo sito web acquisiscono, nel corso del loro normale esercizio, alcuni dati personali la cui trasmissione è implicita nell'uso dei protocolli di comunicazione di Internet. Si tratta di informazioni che non sono raccolte per essere associate a interessati identificati, ma che per loro stessa natura potrebbero, attraverso elaborazioni ed associazioni con dati detenuti da terzi, permettere di identificare gli utenti. In questa categoria di dati rientrano gli indirizzi IP o i nomi a dominio dei computer utilizzati dagli utenti che si connettono al sito, gli indirizzi in notazione URI (Uniform Resource Identifier) delle risorse richieste, l'orario della richiesta, il metodo utilizzato nel sottoporre la richiesta al server, la dimensione del file ottenuto in risposta, il codice numerico indicante lo stato della risposta data dal server (buon fine, errore, ecc.) ed altri parametri relativi al sistema operativo e all'ambiente informatico dell'utente. Questi dati vengono utilizzati al solo fine di ricavare informazioni statistiche anonime sull'uso del sito e per controllarne il corretto funzionamento e vengono cancellati immediatamente dopo l'elaborazione. I dati potrebbero essere utilizzati per l'accertamento di responsabilità in caso di ipotetici reati informatici ai danni del sito. Dati forniti volontariamente dall'utente L'invio facoltativo, esplicito e volontario di posta elettronica agli indirizzi indicati e la compilazione dei form presenti su questo sito comportano la successiva acquisizione dell'indirizzo del mittente, necessario per rispondere alle richieste, nonché degli eventuali altri dati personali inseriti nella missiva e/o inseriti nei campi del form. Specifiche informative di sintesi verranno progressivamente riportate o visualizzate nelle pagine del sito predisposte per particolari servizi a richiesta. INFORMATIVA SUI COOKIE I cookie sono delle stringhe di testo di piccola dimensione che un sito web può inviare, durante la navigazione, al dispositivo dell'Utente (sia esso un pc, un notebook, uno smartphone, un tablet; di norma sono conservati direttamente sul browser utilizzato per la navigazione). Lo stesso sito web che li ha trasmessi, poi può leggere e registrare i cookie che si trovano sullo stesso dispositivo per ottenere informazioni di vario tipo. Tipologie di cookie Esistono due macro-categorie fondamentali , con caratteristiche diverse: cookie tecnici e cookie di profilazione I cookie tecnici sono generalmente necessari per il corretto funzionamento del sito web e per permettere la navigazione; senza di essi si potrebbe non essere in grado di visualizzare correttamente le pagine oppure di utilizzare alcuni servizi. Per esempio, un cookie tecnico è indispensabile per mantenere l'utente collegato durante tutta la visita a un sito web e per tenere traccia, nel caso di informazionimarittime.com, del concorso su cui ci si sta esercitando e le relative statistiche, oppure per memorizzare le impostazioni della lingua, della visualizzazione, e così via. I cookie tecnici possono essere ulteriormente distinti in: cookie di navigazione , che garantiscono la normale navigazione e fruizione del sito web (permettendo, ad esempio, di realizzare un acquisto o autenticarsi per accedere ad aree riservate); , che garantiscono la normale navigazione e fruizione del sito web (permettendo, ad esempio, di realizzare un acquisto o autenticarsi per accedere ad aree

riservate); cookie analytics , assimilati ai cookie tecnici solo laddove utilizzati direttamente dal gestore del sito per raccogliere informazioni, in forma aggregata, sul numero degli utenti e su come questi visitano il sito stesso; , assimilati ai cookie tecnici solo laddove utilizzati



Informazioni Marittime

Trieste

direttamente dal gestore del sito per raccogliere informazioni, in forma aggregata, sul numero degli utenti e su come questi visitano il sito stesso; cookie di funzionalità, che permettono all'utente la navigazione in funzione di una serie di criteri selezionati (ad esempio, la lingua, i prodotti selezionati per l'acquisto) al fine di migliorare il servizio reso allo stesso. I cookie di profilazione sono più sofisticati! Questi cookie hanno il compito di profilare l'utente e vengono utilizzati al fine di inviare messaggi pubblicitari in linea con le preferenze manifestate dallo stesso durante la sua navigazione. I cookie possono, ancora, essere classificati come: cookie di sessione, i quali vengono cancellati immediatamente alla chiusura del browser di navigazione; i quali vengono cancellati immediatamente alla chiusura del browser di navigazione; cookie persistenti, i quali a differenza di quelli di sessione rimangono all'interno del browser per un determinato periodo di tempo. Sono utilizzati, ad esempio, per riconoscere il dispositivo che si collega al sito agevolando le operazioni di autenticazione per l'utente. i quali a differenza di quelli di sessione rimangono all'interno del browser per un determinato periodo di tempo. Sono utilizzati, ad esempio, per riconoscere il dispositivo che si collega al sito agevolando le operazioni di autenticazione per l'utente. cookie di prima parte (first-part cookie) ossia cookie generati e gestiti direttamente dal soggetto gestore del sito web sul quale l'utente sta navigando. ossia cookie generati e gestiti direttamente dal soggetto gestore del sito web sul quale l'utente sta navigando. cookie di terza parte (third-part cookie), i quali sono generati e gestiti da soggetti diversi dal gestore del sito web sul quale l'utente sta navigando (in forza, di regola, di un contratto tra il titolare del sito web e la terza parte). Cookie utilizzati da informazionimarittime.com Cookie tecnici di navigazione Utilizziamo cookie tecnici di navigazione per garantire la corretta visualizzazione del sito e il funzionamento del servizio di simulazione. Cookie analytics di terza parte e mappe Per cookie analytics di terza parte intendiamo quelli utilizzati dal servizio di Google Analytics, di cui il sito si avvale come strumento di analisi anonima e aggregata, per tenere traccia in modo del tutto anonimo delle caratteristiche software e hardware inerenti ai dispositivi utilizzati dagli utenti che visitano il sito e delle loro abitudini di navigazione, come ad esempio il numero di visualizzazioni giornaliere di ciascuna pagina. Tutti questi dati sono essenziali per permetterci di effettuare un piano di aggiornamento del sito che tenga conto delle reali esigenze degli utenti e delle tecnologie da loro utilizzate. Inoltre, In alcune pagine del sito sono presenti delle informazioni geografiche che utilizzano il servizio di Google Maps che potrebbero fare uso di cookie di tracciamento. Sia i cookie di Google Analytics che quelli di Google maps sono gestiti direttamente da Google e per ottenere maggiori informazioni sul loro utilizzo è possibile consultare direttamente l'informativa specifica al seguente indirizzo: <http://www.google.it/policies/privacy/partners/> Se si preferisce disabilitare i cookie di Google Analytics e di Google maps è possibile impostare la navigazione anonima (Do Not Track) sul browser in uso. Di seguito si riportano i link relativi alle istruzioni su come abilitare questa opzione nei vari browser: Per disattivare i cookie di Google Analytics è anche possibile installare sul browser in uso il componente aggiuntivo per la disattivazione. Informazionimarittime.com non utilizza cookie di profilazione né di prima né di terza parte. Disabilitare i Cookie mediante configurazione del browser È possibile disabilitare i cookie utilizzando gli strumenti di configurazione messi a disposizione dai vari browser. Di seguito riportiamo i link alle pagine di istruzioni per impostare questa specifica opzione nei vari browser: Ulteriori informazioni sul trattamento Facoltatività del conferimento dei dati A parte quanto specificato per i dati di navigazione, l'utente è libero di fornire i dati personali riportati nei moduli di richiesta a informazionimarittime.com o comunque indicati in contatti per sollecitare l'invio di materiale informativo o di altre comunicazioni. Il loro mancato conferimento può comportare l'impossibilità di ottenere quanto richiesto. Difesa in giudizio I Dati Personali dell'Utente possono essere utilizzati per la difesa da parte del Titolare in giudizio o nelle fasi propedeutiche alla sua eventuale instaurazione, da abusi nell'utilizzo della stessa o dei servizi connessi da parte dell'Utente. L'Utente dichiara di essere consapevole che al Titolare potrebbe essere richiesto di rivelare i Dati su

richiesta delle pubbliche autorità. Informativa specifiche Su richiesta dell'Utente, in aggiunta alle informazioni contenute in questa privacy policy, questa Applicazione potrebbe fornire all'Utente delle informative aggiuntive e contestuali riguardanti servizi specifici, o la raccolta e il trattamento di Dati Personali. Log di



Informazioni Marittime

Trieste

sistema e manutenzione Per necessità legate al funzionamento e alla manutenzione, questa Applicazione e gli eventuali servizi terzi da essa utilizzati potrebbero raccogliere Log di sistema, ossia file che registrano le interazioni e che possono contenere anche Dati Personali, quali l'indirizzo IP Utente. Informazioni non contenute in questa policy

Maggiori informazioni in relazione al trattamento dei Dati Personali potranno essere richieste in qualsiasi momento al Titolare del Trattamento utilizzando le informazioni di contatto. Note Ogni sforzo verrà fatto per rendere il più possibile interoperabili le funzionalità di questo sito con i meccanismi di controllo automatico della privacy disponibili in alcuni prodotti utilizzati dagli utenti. Considerando che lo stato di perfezionamento dei meccanismi automatici di controllo non li rende attualmente esenti da errori e disfunzioni, si precisa che il presente documento costituisce la "Privacy Policy" di questo sito che sarà soggetta ad aggiornamenti . Questa pagina è visibile, mediante link in calce in tutte le pagine del Sito ai sensi dell'art. 122 secondo comma del D.lgs. 196/2003 e a seguito delle modalità semplificate per l'informativa e l'acquisizione del consenso per l'uso dei cookie pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n.126 del 3 giugno 2014 e relativo registro dei provvedimenti n.229 dell'8 maggio 2014. Data dell'ultimo aggiornamento: 03/15/2017.

Trieste, Madriz e Mariani alla guida del terminal passeggeri

Redazione

Trieste Francesco Palmiro Mariani è il nuovo amministratore delegato del terminal passeggeri di Trieste. La nomina, anticipata dal quotidiano Il Piccolo, è stata ufficializzata ieri. Mariani, manager genovese di lungo corso, è stato presidente dell'Autorità portuale di Bari, vicepresidente e poi segretario generale di **Assoport**, dirigente delle compagnie portuali e collaboratore e consigliere di diversi ministri. Da qualche mese Mariani ha intrapreso anche l'avventura editoriale con la presidenza della Gancio Editore che edita la testata giornalistica ShipMag, il nostro giornale. Mariani è stato indicato dai privati che detengono la quota di maggioranza della società, mentre il presidente sarà Gianluca Madriz.



The screenshot shows a news article on the ShipMag website. At the top, there is a dark banner with the word "informativa" and a small icon. Below this, the article title "Trieste, Madriz e Mariani alla guida del terminal passeggeri" is displayed in a large, bold font. Underneath the title, there is a sub-headline and a date "05 AGOSTO 2020". The main image of the article is a wide-angle shot of the Trieste port terminal, showing several large cruise ships docked at the pier. To the right of the main image, there is a sidebar with a "Iscriviti alla newsletter" button and a brief description of the newsletter. Below the main image, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Messenger. At the bottom of the article preview, there is a section titled "Articoli correlati" with two small thumbnail images.

Shipping Italy

Trieste

Mariani nuovo a.d. di Trieste Terminal Passeggeri

Francesco Palmiro Mariani è il nuovo amministratore delegato di Trieste terminal passeggeri (Ttp), la società pubblico-privata che gestisce il traffico crocieristico alla Stazione Marittima, il Molo IV e il parking sulle Rive e a fianco dello stesso Molo IV. Lo riporta il quotidiano locale Il Piccolo oggi in edicola. La nomina di Mariani, ex consigliere []

Francesco Palmiro Mariani è il nuovo amministratore delegato di Trieste terminal passeggeri (Ttp), la società pubblico-privata che gestisce il traffico crocieristico alla Stazione Marittima, il Molo IV e il parking sulle Rive e a fianco dello stesso Molo IV. Lo riporta il quotidiano locale Il Piccolo oggi in edicola. La nomina di Mariani, ex consigliere di Fs cargo, ex presidente del porto di Bari, ex segretario di Assoprti e da pochi mesi editore della testata online di settore Shipmag con la società Gancio Editore, è stata concordata tra l' Autorità portuale e la cordata privata Tami (Costa, Msc, Generali) e decisa dal consiglio di amministrazione rinnovato dall' assemblea dei soci riunitasi il 16 luglio e presieduto da Gianluca Madriz. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Francesco Palmiro Mariani è il nuovo amministratore delegato di Trieste terminal passeggeri (Ttp), la società pubblico-privata che gestisce il traffico crocieristico alla Stazione Marittima, il Molo IV e il parking sulle Rive e a fianco dello stesso Molo IV. Lo riporta il quotidiano locale Il Piccolo oggi in edicola. La nomina di Mariani, ex consigliere di Fs cargo, ex presidente del porto di Bari, ex segretario di Assoprti e da pochi mesi editore della testata online di settore Shipmag con la società Gancio Editore, è stata concordata tra l' Autorità portuale e la cordata privata Tami (Costa, Msc, Generali) e decisa dal consiglio di amministrazione rinnovato.

Shipping Italy

Trieste

Dfds punta a rilevare anche l' Europa Multipurpose Terminals a Trieste

La compagnia di navigazione e operatore logistico danese Dfds intende farsi largo nel porto di Trieste e, secondo quanto riportato da fonti di stampa estera, sarebbe prossima a trovare un accordo per mettere le mani sul vicino Europa Multipurpose Terminals, la banchina del Molo VI di Trieste dedicata all' imbarco e sbarco di carichi rotabili. Prima []

La compagnia di navigazione e operatore logistico danese Dfds intende farsi largo nel porto di Trieste e, secondo quanto riportato da fonti di stampa estera, sarebbe prossima a trovare un accordo per mettere le mani sul vicino Europa Multipurpose Terminals, la banchina del Molo VI di Trieste dedicata all' imbarco e sbarco di carichi rotabili. Prima di poter finalizzare l' affare servirà in ogni caso il via libera preventivo dell' Autorità Antitrust turco perché DfdS nel 2018 aveva rilevato U.N. RoRo, la principale linea marittima che collega i porti turchi con l' Alto Adriatico, e della stessa nazionalità sarebbe anche il venditore nonché, fino a pochi mesi fa, praticamente l' unico competitor sulla stessa rotta. La società terminalistica Europa Multipurpose Terminals è infatti controllata da Yalova Ro-Ro Terminal, società del gruppo Ekol che recentemente ha stoppato la sua linea di trasporto marittimo affidando i propri semirimorchi proprio a Dfds ma ha mantenuto sotto il proprio controllo la banchina al Molo VI dello scalo giuliano in concessione per 25 anni. Secondo i più attenti osservatori di mercato l' interesse da parte di Dfds era praticamente scontato dal momento che il vettore marittimo danese è da tempo alla ricerca di maggiori superfici a terra sia dentro che fuori dal porto di Trieste. L' ipotesi di acquisizione di Europa Multipurpose Terminals da parte di Dfds, al netto della pubblicità all' operazione che la port authority riterrà di fare, riaprirebbe il tema dell' articolo 18 comma 7 della legge 84/94 che vieta a un singolo concessionario di detenere più di un terminal nello stesso porto per la medesima destinazione d' uso e attività di movimentazione. Dfds, tramite la società controllata Samer Seaports & Terminals, è infatti già concessionaria di 175.000 mq di banchine che sorgono sul terminal di Riva Traiana e sull' ex Terminal Frutta di Trieste, che a sua volta era stato acquisito nel 2016 dal Gruppo Gavio con conseguente cambio di destinazione d' uso. A proposito del divieto di detenere più di una concessione all' interno dello stesso porto negli ultimi tempi l' interpretazione della norma è stata sempre più estensiva (si pensi all' affare Sech - Psa nel porto di Genova), tanto più quando si tratta di terminal fra loro attigui. Il contesto competitivo da prendere in considerazione per evitare rischi di concentrazione dell' offerta di capacità portuale pare non essere più all' interno di un singolo scalo ma di un range portuale nell' arco di poche centinaia di chilometri. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



La compagnia di navigazione e operatore logistico danese Dfds intende farsi largo nel porto di Trieste e, secondo quanto riportato da fonti di stampa estera, sarebbe prossima a trovare un accordo per mettere le mani sul vicino Europa Multipurpose Terminals, la banchina del Molo VI di Trieste dedicata all' imbarco e sbarco di carichi rotabili.

In arrivo due crociere a settimana Proposta al governo: Porto Marghera

Comitato per l'ordine e la sicurezza concorde: basta San Marco. Protocollo anti-Covid

Francesco Bottazzo

VENEZIA Premessa: difficilmente prima di settembre **Venezia** vedrà arrivare le crociere, con buona pace dei No Nav che sono pronti a manifestare con tanto di sabotaggio a Ferragosto, sicuri dell'arrivo della prima nave post Covid alla Marittima. Futuro: le crociere che si fermeranno in laguna potrebbero andare a **Porto Marghera**. La proposta è stata fatta propria dal comitato per l'ordine e la sicurezza pubblica svoltosi ieri in prefettura, in cui tutti i soggetti coinvolti sono stati concordi nel dire che le navi davanti a San Marco è meglio non farle passare. Anche perché, ancora in emergenza coronavirus, le toccate saranno un paio a settimana, ben meno rispetto alla decina che c'era anche l'anno scorso in un normale weekend estivo (la Msc ha sospeso gli scali a **Venezia** fino al 2021, mentre la Costa è in attesa di risposte dal governo). Perché allora non farle andare a Marghera visto che la rotta è già stata battuta? Da una parte si comincerebbe a testare una soluzione che potrebbe diventare definitiva nel breve periodo, e dall'altra si abbasserebbe la tensione con gli ambientalisti che hanno annunciato il boicottaggio degli arrivi. Nessuna decisione comunque è stata presa, la prossima settimana si riunirà nuovamente il Cosp dopo che **Venezia** terminal passeggeri e Usl avranno redatto il protocollo di sicurezza anticovid: se ci saranno le condizioni il prefetto, che presiede il comitato, scriverà ai ministri. La decisione sulla ripartenza delle crociere infatti dovrebbe essere presa oggi dal governo, ma le compagnie hanno bisogno di un paio di settimane per predisporre i piani. Nel frattempo, in accordo con le autorità e con l'ausilio di esperti, sono stati predisposti i protocolli per la ripartenza sicura, che prevedono check in digitali pre-partenza, controlli con tamponi a equipaggio e passeggeri, misurazioni della temperatura a bordo, distanziamento sociale ottenuto con una drastica riduzione del numero di passeggeri, sino al 70 per cento in meno della capienza. Per **Venezia** il problema si sposta a terra, con il passaggio degli ospiti da Marghera alla Marittima. Per questo Vtp e Usl in questi giorni dovranno creare un apposito protocollo anticovid con tutte le procedure da seguire per permettere lo sbarco e il trasferimento dei passeggeri in sicurezza. La prossima settimana tutti i soggetti coinvolti (compresa la Regione che ieri era assente) dovranno partecipare al comitato garantendo l'efficacia della ripresa delle crociere e lo svolgimento di tutte le operazioni in sicurezza. Dagli operatori del **porto** (che chiedono a gran voce l'arrivo di qualche nave per riprendere a lavorare) alla Capitaneria (che dovrà dare l'ok al passaggio delle navi sul canale dei petroli), fino a Vtp (la società che gestisce il terminal crociere) per l'utilizzo di banchine provvisorie in sostituzioni di quelle della Marittima. Una cosa però sembra certa: l'intenzione comune di non far passare le crociere davanti a San Marco. Qualora il confronto confermi l'esito positivo il prefetto di **Venezia** Vittorio Zappalorto scriverà al governo. Anche perché la soluzione proposta è quella individuata dal Comitato del novembre 2017 per bypassare il passaggio per il canale della Giudecca rispettando così le esigenze delle compagnie di arrivare a **Venezia**, allontanare le proteste degli attivisti dei centri sociali e limitare l'impatto ambientale delle grandi navi sulla città.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il nodo delle crociere

Grandi navi, ipotesi Marghera per Costa La proposta attende l' ok della Regione

L' ingresso per il Canale dei petroli è la soluzione emersa ieri in una riunione in prefettura allargata a Porto e Vtp

Carlo Mion Grandi Navi, il Comitato Provinciale per l' Ordine e la Sicurezza Pubblica suggerisce al Governo di provare a farle arrivare a Marghera. E questo da settembre, quando Costa prevede Venezia quale meta delle sue crociere in Mediterraneo, due volte la settimana. La proposta è un suggerimento che ha bisogno di verifiche di fattibilità e del consenso anche della Regione. Teoricamente in agosto non sono previste "toccate" di grandi navi. Msc ha annunciato di rinunciare per quest' anno, a Venezia come meta. Se ne riparlerà nel 2021. Invece Costa attende il parere del Governo avendo ora problemi di contagi nell' equipaggio della Costa Favolosa, la prima nave prevista in laguna il 15 agosto. La proposta del Cosp presieduto dal prefetto Vittorio Zappalorto è arrivata al termine di una riunione del Comitato aperta all' Autorità Portuale, a Vtp, alla Polizia di Frontiera, alla Sanità Marittima e alla Capitaneria di **Porto**. Il suggerimento è quello di far entrare le Grandi Navi da Malamocco, quindi attraverso il canale dei Petroli raggiungere la banchina e il canale nord, dove già ora Msc possiede una banchina. Una volta attraccate i passeggeri sarebbero trasportati alla stazione Marittima per le operazioni di ceck out e ceck in. Una proposta che viene sostenuta anche sfruttando la situazione da Covid-19. Va sottolineato che tutto potrebbe essere possibile per il numero esiguo di navi in arrivo e per la drastica riduzione del traffico commerciale dovuta alla pandemia. Naturalmente se la Regione che ieri non era presente alla riunione, darà il suo assenso. La Regione sarà presente alla prossima riunione del Cosp, incontro previsto la prossima settimana, quando è possibile che il suggerimento venga inviato al Governo. La proposta sarà sviluppata con dei protocolli tecnici di fattibilità e uno specifico che riguarda l' aspetto sanitario con la massima attenzione su quelle che devono essere le norme anti-covid. I presenti hanno dato il loro parere positivo. Naturalmente ci dovrà essere la valutazione tecnica di fattibilità nella quale la sicurezza sarà l' aspetto fondamentale. Intanto il Comitato NoGrandi Navi ritiene positivo il fatto che Msc rinunci per quest' anno a Venezia e che Costa abbia problemi nel garantire il primo arrivo il 15 agosto prossimo. In un comunicato sottolinea: «Una prima vittoria, ma non abbastanza. In anni di lotte abbiamo dimostrato la nocività delle crociere sull' ambiente e sulla salute, abbiamo fatto emergere i danni del gigantismo navale su Venezia», sottolinea il comitato, «Il tema delle ricadute occupazionali delle crociere in città non può essere utilizzato come ricatto. Come si fa a scegliere tra il benessere di interi territori e comunità ed il lavoro? Soprattutto quando parliamo di lavoro in nero o precario, all' interno di un settore che mette a rischio la salute di lavoratori e cittadini. Lavoro legato ad un modello, quello del turismo di massa, che porta alla morte della città». Comunque sia: «il Comitato No Grandi Navi rimane mobilitato, anche a Ferragosto. Impediremo l' incredibile vergogna dell' arrivo della Costa Deliziosa (in quarantena a Civitavecchia dopo avere riscontrato tre casi di Covid a bordo) in città». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La scheda

Il canale d' accesso per i container

Il canale Malamocco-Marghera è il canale artificiale che collega la bocca di porto di Malamocco a **Porto** Marghera, attraversano la laguna. E' conosciuto anche come Canale dei Petroli, ed è attraversato soprattutto da navi porta container anche se non sarebbe la prima volta che vi transitano anche le navi da crociera.

VENEZIA

Grandi navi, ipotesi Marghera per Costa
La proposta attende l'ok della Regione

L'ingresso per il Canale dei petroli è la soluzione generata per il nuovo canale di prefabbricati a Porto e Ugo

Una piattaforma d'allerta in caso di attentati con agenti bio-chimici

ORMESINI FOOD & WINE

Il Gazzettino

Venezia

Crociere, Comune sulle barricate: «Il governo le sblocchi o sarà paralisi»

Le navi bianche potrebbero partire dal 15 agosto ma le compagnie attendono il via libera dall' Esecutivo L' assessore Venturini: «Lavoratori in ansia, da anni senza decisione anche sullo scavo dei canali»

ELISIO TREVISAN

CROCIERE E MERCI MESTRE Otto anni sono trascorsi dall' emanazione del decreto Clini-Passera che impone di non far più passare le navi da crociera per il bacino di San Marco, senza che uno straccio di soluzione ai problemi della portualità veneziana sia stato trovato. «E i governi che si sono succeduti in questi quattro anni avevano spesso al loro interno Pd e/o Movimento 5 Stelle - commenta Simone Venturini, assessore allo Sviluppo economico del Comune di Venezia -. Viene da dire che questi due partiti sono nemici del porto, sia di quello per le crociere sia di quello per le merci, perché gli hanno fatto la guerra per anni sia con azioni e omissioni. Un settore che dà lavoro a più di 20 mila persone che rischia di essere cancellato per l' inerzia di chi ci governa».

LA SITUAZIONE Tutti quelli che lavorano col porto hanno finito gli ammortizzatori sociali e si apre un baratro, migliaia di persone che non stanno più lavorando da molti mesi dato che le ultime crociere risalgono a novembre scorso: imprenditori del porto, portabagagli, agenti ed operatori turistici, aziende di trasporto via pullman, persino l' aeroporto, piloti, ormeggiatori e rimorchiatori, trasportatori che operano per le provviste di bordo della compagnie, autisti ncc e i tanti lavoratori delle società di granturismo, taxi e lancioni. «In questi giorni la loro apprensione è diventata ansia, hanno famiglie da mantenere, e il Governo continua a promettere, ad assicurare, senza mai passare ai fatti - insiste Venturini -. Pure il candidato sindaco del centrosinistra, Pier Paolo Baretta, ha passato più di un governo negli ultimi anni, come sottosegretario all' Economia, e oggi è a capo di una coalizione che dice tutto e il contrario di tutto e lui fa l' equilibrista e propone di comparare i progetti. Dopo otto anni di attesa siamo ancora alla comparazione?». FERRAGOSTO In teoria le navi bianche potrebbero salpare già dopo Ferragosto ma le compagnie attendono il via libera del Governo, magari con un provvedimento ad hoc, e intanto si sono organizzate con protocolli sanitari stringenti e severi. A Venezia, però, mentre Costa Crociere aveva programmato una prima nave a Ferragosto ma dice di aspettare le decisioni del Governo, Msc ha sospeso gli scali in laguna fino al 2021, per la gioia degli ambientalisti e la disperazione di chi del porto vive. A questi ultimi basterebbero anche due navi alla settimana, tanto per ricominciare a sperare, «e poi a lungo termine ci vuole una soluzione definitiva - continua l' assessore -. Comune e Regione l' hanno già indicata ben 5 anni fa, Porto Marghera, utilizzando il canale dei Petroli e il canale Vittorio Emanuele III. Ma i Governi continuano a tergiversare, ad ascoltare più i ricatti di qualche Comitato e centro sociale che le voci di ventimila lavoratori e delle loro famiglie. E intanto, finché a Roma pensano, le navi continuano a passare per San Marco: davvero un grande risultato anche per gli ambientalisti». E quella delle crociere è solo una faccia della medaglia bucata del porto: l' altra ha inciso il Protocollo fanghi per tornare a fare manutenzione ordinaria ai canali portuali e liberarli dall' interrimento: «Anche questo promesso dai Governi di questi ultimi anni, e dallo stesso Baretta lo scorso febbraio. Visto che, se Dio vuole, l' emergenza Covid non durerà per sempre, se ci troveremo ancora a gestire l' emergenza fanghi per altri 2 anni o più, sarà la prova che siamo un Paese di stupidi e incapaci che



Il Gazzettino

Venezia

non fanno investimenti per intercettare nuovi traffici e creare lavoro». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Visman: «Irrispettosi i silenzi del sindaco»

LA POLEMICA VENEZIA I silenzi di Brugnaro sul bilancio del Porto sono «irrispettosi per i cittadini». Sara Visman, candidata sindaco del Movimento 5 Stelle, attacca il sindaco per la sua scelta di non commentare la crisi che sta attraversando l'Autorità di sistema portuale dell'Alto Adriatico guidata da **Pino Musolino**, ormai prossimo al commissariamento, non essendo riuscito a far approvare il bilancio per la ferma opposizione dei rappresentanti di Città metropolitana e Regione. «Spesso per Brugnaro si adatta bene la locuzione Un bel tacer non fu mai scritto (che alcune fonti fanno forse risalire proprio a un librettista e poeta veneziano del Seicento, Iacopo Badoer), ma stavolta no. I suoi continui no comment, sulla matassa ingarbugliata del bilancio di un Porto sull'orlo del commissariamento, non sono accettabili» osserva la consigliere comunale uscente. «Proprio in questo momento, così delicato per l'intera economia veneziana ribadisce Visman e in vista delle elezioni comunali, in cui le persone che si candidano a guidare la città sono tenute a spiegare le loro visioni e prospettive per il futuro, troviamo paradossale il silenzio del sindaco uscente». Brugnaro, come noto, si è limitato a dichiarare la piena fiducia nel suo rappresentante, senza entrare nel merito. «Preso atto che si tratta di una manovra a tenaglia, in tandem con Zaia, per il destino del Porto - continua Visman -, troviamo questo atteggiamento irrispettoso nei confronti dei cittadini veneziani, che si trovano di fronte a una decisione politica di tale importanza, senza motivazioni concrete da parte del sindaco, uno dei principali attori sulla scena. Brugnaro trovi il coraggio di esprimere chiaramente quello che pensa, spieghi dove vuole puntare e perché, senza trincerarsi dietro a motivazioni tecniche prima, e a continui silenzi poi. I veneziani e anche la completezza del confronto politico cittadino, meriterebbero un atteggiamento ben diverso. E più trasparente».



Fanghi, una commissione in più complica l' iter Il protocollo si fa attendere

IL PROTOCOLLO VENEZIA Una commissione in più, presieduta da Ispra, che entrerà nel merito dei fanghi da spostare. Sarebbe questa la novità che il ministero dell' Ambiente vuole inserire nelle nuove regole per il trattamento dei sedimenti lagunari. L' attesa norma, destinata a mandare in pensione il protocollo fanghi del 93, doveva essere pronta già un anno fa, quando il gruppo di lavoro voluto dal Provveditorato alle Opere pubbliche, a cui partecipavano anche i rappresentanti dell' ambiente, aveva licenziato un testo in teoria condiviso. In realtà nuovi dubbi del ministero dell' Ambiente hanno rallentato l' iter. E ora questa sarebbe la soluzione per uscire dall' impasse, da inserire nel Decreto semplificazioni. UN ITER TRAVAGLIATO Che il nuovo protocollo fosse ormai imminente, e destinato ad essere pubblicato in quel decreto, era stato annunciato dalla stessa ministra delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, della sua visita a Venezia, il mese scorso, per il sollevamento del Mose. Ma al momento, nel primo testo del decreto, il passaggio sul protocollo sedimenti ancora non c' è, potrà essere inserito nel corso nell' iter che si concluderà a metà settembre. L' idea nuova sarebbe appunto quella di creare una commissione che entrerà nel merito dell' esame dei fanghi da trattare e di affidarne la presidenza al braccio operativo del ministero dell' Ambiente, Ispra. Il testo uscito da gruppo di lavoro un anno fa, dopo altri due di riunioni, supera completamente la logica del vecchio protocollo fanghi e la sua classificazione dei sedimenti in tre gruppi. In linea con le ultime direttive europee, il nuovo protocollo consente di spostare i sedimenti all' interno della laguna, a patto di non peggiorare i parametri ecotossicologici del sito di conferimento. Un cambio totale di prospettiva: se oggi, con le vecchie regole, non si sa dove mettere i fanghi; con le nuove, circa il 90% dei sedimenti scavati potrebbe essere riutilizzato all' interno della stessa laguna. Il tutto, naturalmente, sulla base di nuove tabelle che dovranno indicare i diversi parametri ecotossicologici della laguna. Il programma iniziale era quello di rendere operative subito le nuove regole, da monitorare in due anni di sperimentazione. Ora si è fatta strada l' idea della commissione presieduta da Ispra per un ulteriore passaggio preventivo che però sta preoccupando gli ambienti del Provveditorato alle Opere pubbliche. Il timore è che invece di sbloccare lo scavo dei canali, ma anche la ricostruzione della morfologia lagunare, il nuovo protocollo complichino ulteriormente i lavori. Molto dipenderà da come saranno scritte le nuove norme. Ed ecco forse la ragione di questo ulteriore rallentamento. IL NODO AGENZIA E attesa per i decreti estivi c' è anche per l' Agenzia della laguna, la nuova **Authority** a cui toccherà la gestione del Mose. Se n' era parlato sempre alla cerimonia di luglio per il sollevamento del Mose. Potrebbe essere inserita, anche questa, del Decreto semplificazioni o in un' altra norma d' agosto. L' incarico di definire gli articoli se lo sarebbe preso lo stesso sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Andrea Martella. In ballo c' è il futuro del personale. Tra Consorzio Venezia Nuova, Comar e Thetis, circa 250 persone. La nuova Agenzia dovrà essere operativa dal 2022, quando con la fine dei lavori alle bocche di porto che resta fissata al 31/12/2021 scadrà la concessione al Consorzio Venezia Nuova che sarà sciolto. I tempi per una transizione tanto delicata sono relativamente stretti. Da risolvere il nodo del passaggio dei dipendenti dal settore privato a quello pubblico, senza concorso. Una soluzione potrebbe essere la creazione di una società in house. Si attende Roma...



Il Gazzettino

Venezia

R. Br. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Deposito Gpl «Non sta al Tar dare via libera alle gasiere»

Alfredo Calascibetta: «Non cambia la destinazione commerciale dello scalo»

CHIOGGIA «Nessuno si illuda. Un' eventuale sentenza del Tribunale amministrativo regionale, favorevole alla Costa bioenergie, da sola, non potrà legittimare l' accesso delle navi gasiere alla banchina di Punta Colombi ove l' azienda in questione ha realizzato un deposito di gpl». Lo sostiene Alfredo Calascibetta, portavoce del Comitato per il rilancio del porto. «Basta consultare i documenti del Demanio marittimo dice - per prenderne atto. Il Tar, ad esempio, non potrà affatto variare la destinazione dello scalo di Val da Rio, classificato commerciale e non industriale, pertanto non abilitato allo sbarco, alla movimentazione ed all' immagazzinaggio di qualsiasi tipo di merce pericolosa, compreso ovviamente il gas liquido». «L' eventuale avvio delle operazioni di travaso dalle cisterne nei serbatoi a terra prosegue dipenderà pertanto dal nuovo Piano regolatore portuale che, allo stato attuale, non prevede l' attivazione a Chioggia di impianti simili a quello già realizzato dalla Costa bioenergie». Il futuro della banchina, secondo Calascibetta, dipenderà dalle scelte che saranno operate dal Comune in sinergia con l' Autorità di sistema del Mare Adriatico settentrionale, costretti a vedersela con i potenziali rischi derivanti dalle operazioni di transito, ormeggio e sbarco del gpl, non lontano da una zona fortemente urbanizzata. Punta Colombi, in effetti, dista poche decine di metri da un supermercato e dalla stazione ferroviaria. «EVIDENTI CRITICITÀ» Il portavoce degli operatori portuali suppone inoltre che, date le premesse, assai difficilmente il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti potrà autorizzare il passaggio delle cisterne lungo il Canal Lombardo esterno, distante appena una cinquantina di metri dalle case del popoloso quartiere dei Saloni, cui si affacciano le maggiori industrie ittiche locali. Premesso che, a suo avviso, la Costa bioenergie avrebbe realizzato l' impianto sulla base di proposte ed offerte ricevute per vie non ufficiali, egli rammenta che le evidenti criticità risultano oltretutto evidenziate nel contesto del Piano della sicurezza redatto nel 2015. dall' allora comandante della Capitaneria Luca Cardarello. L' andirivieni delle gasiere, unità ben più critiche rispetto alle comuni navi mercantili conclude - procurerebbe danni inquantificabili. Lo stato di incertezza sta già bloccando gli investimenti dell' imprenditoria locale ed ogni iniziativa legata al traffico passeggeri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ROBERTO PERINI



Porto di Venezia, collaborazione tecnologica italo-tedesca

GAM EDITORI

5 agosto 2020 - Ha avuto luogo a **Venezia** presso la sede dell' Autorità di Sistema Portuale uno dei primi incontri bilaterali italo-tedeschi svolti in presenza dopo il lockdown. I porti come bene pubblico e infrastruttura strategica per lo sviluppo richiedono coordinamento fra enti regolatori e integrazione delle procedure operative, sulla base delle risorse rese disponibili dalle tecnologie. Trasformare il tema gestionale in contenuto informativo interoperabile è sempre più necessario nell' ambito di sistemi complessi come i porti. Basti pensare che il **porto di Venezia** comprende oltre 75km di linee ferroviarie, la cui gestione e manutenzione, apparentemente estranea alle operazioni marittime, è in realtà uno dei cardini per il buon funzionamento del sistema portuale. **Venezia** e Amburgo, in contesti molto diversi dal punto di vista territoriale e ambientale, rappresentano due punti di riferimento per le reti logistiche europee. L' incontro ha consentito di identificare alcune priorità segnalate dall' Autorità di Sistema Portuale di **Venezia**, che riguardano in particolare l' utilizzo di tecnologie per l' ottimizzazione del carico logistico sostenuto dal Terminal container. Sul tavolo anche il coordinamento con i servizi doganali, la gestione dell' impatto ambientale delle attività portuali, il ruolo dei porti nel quadro delle politiche di approvvigionamento energetico e le azioni in materia di sostenibilità. Il CINECA, consorzio pubblico dedicato alla tecnologia dell' informazione che comprende l' intero sistema italiano dell' università e della ricerca, ha messo a disposizione le proprie competenze e risorse anche in vista dell' accesso a possibili iniziative europee, riguardo alle quali è tra i maggiori percettori italiani di contributi comunitari. CINECA ha recentemente promosso, nell' ambito del sistema tedesco STEINBEIS, la creazione di un centro di competenza denominato C-DACH (dove "C" rappresenta "CINECA" e "DACH" è la sigla dei territori di lingua tedesca) che ha come scopo l' applicazione e il trasferimento di tecnologia italiana.



A ZINOLA

Spiaggia libera presto i lavori per l' area servizi

Dopo anni di attesa l' **Autorità portuale di sistema** ha aggiudicato il progetto esecutivo per la realizzazione di fabbricati ad uso servizi che verranno realizzati durante l' inverno sulla spiaggia libera di Zinola. Si tratta di un intervento da 430 mila euro che era previsto nell' ambito del protocollo siglato con il Comune di Savona nel 2017 sugli interventi prioritari da realizzare. Una volta affrontati e risolti i soliti problemi legati alla burocrazia sempre più elefantica degli enti pubblici, si sta entrando finalmente nella fase esecutiva di un' opera che dovrebbe dotare la spiaggia di servizi che ne garantiranno da un lato la miglior fruizione turistica e dall' altro assicurare anche il presidio del territorio. In particolare, verranno realizzati sala bar, sala per le attività sociali e ricreative, servizi igienici, docce e altri locali per il ricovero del materiale da spiaggia. Il progetto prevede l' uso di materiali moderni come doghe in legno e vetrate. I nuovi locali di Zinola dovrebbero essere fruibili a partire dalla prossima estate. A dare l' annuncio è stato ieri il sindaco Ilaria Caprioglio che ha colto con soddisfazione la notizia data dall' **Autorità portuale di sistema**. L' intervento rappresenta la chiusura dell' annosa vicenda della demolizione delle baracche private decisa anni fa dal Porto. E. B. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Adsp Mar Ligure Orientale: comitato gestione approva Piano La Spezia e Marina Carrara

Da oggi sarà possibile procedere agli aggiornamenti dei due Piani regolatori portuali

Il Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale ha approvato oggi la costituzione del Piano regolatore di **sistema portuale**, sintesi del Documento di pianificazione strategica di **sistema** dei porti della Spezia e Marina di Carrara, previsto dalla legge di riforma dei porti e realizzato a tempo di record dall' **Adsp** del Mar Ligure Orientale, e dai già vigenti Piani regolatori portuali della Spezia e Marina di Carrara. Completa la pianificazione del **sistema** il Documento di pianificazione energetica e ambientale del **sistema portuale**, che insieme al Documento di pianificazione strategica di **sistema** dovrà guidare l' ente nella stesura del nuovo Piano regolatore **portuale** di Marina di Carrara. Per realizzare il Documento di pianificazione strategica di **sistema**, che ha la funzione di definire obiettivi e strategie di sviluppo dei due porti, necessari per la redazione dei singoli piani regolatori, e che è stato definitivamente approvato, primo in Italia, il 18 luglio scorso, l' **AdSP** ha coinvolto tutti gli stakeholder del territorio. Sono stati raccolti e vagliati così i contributi di tutti coloro che hanno voluto fornire la propria visione e far pervenire i propri suggerimenti per lo sviluppo futuro dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. Da oggi sarà possibile procedere agli aggiornamenti dei due Piani regolatori portuali. Urgente e prioritario risulta essere l' aggiornamento del Piano di Marina di Carrara, la cui ultima versione risale al 1981, solo in parte rivista con successivi adeguamenti tecnico-funzionali. Il Documento di pianificazione strategica di **sistema** punta sui seguenti elementi chiave: - eliminazione delle funzioni portuali ormai residuali al fine di dare spazio al traffico unitizzato; - potenziamento delle funzioni commerciale, crocieristica, cantieristica e industriale; - individuazione di misure pianificatorie volte a favorire sinergie funzionali tra i porti della Spezia e Marina di Carrara; - adeguamento dei fondali al tipo di navi previsto; - integrazione della funzione del retroporto di Santo Stefano di Magra con le attività portuali e doganali e miglioramenti delle connessioni stradali e ferroviarie di accesso al porto con il **sistema** ferroviario; - introduzione di misure atte a ridurre gli impatti portuali sui quartieri urbani circostanti e sugli specchi acquei, anche attraverso la alimentazione da banchina dei generatori delle navi, sostituzione dei mezzi operativi con motori tradizionali con altri a trazione elettrica e/o GNL; potenziamento degli impianti ferroviari per raggiungere l' obiettivo del 50% del traffico via ferrovia; realizzazione di sistemi di trattamento acque di dilavamento dei piazzali prima del convogliamento in mare; ottimizzazione dell' illuminazione **portuale** (torri faro) mediante sostituzione delle lampade agli ioduri di sodio con lampade a led; incentivazione della raccolta differenziata dei rifiuti da nave e da imbarcazioni da diporto, ecc. Il Comitato di gestione ha inoltre approvato l' assestamento di bilancio 2020, che tiene conto della contrazione delle entrate a seguito della riduzione dei traffici conseguente alla pandemia e dell' esigenza di ridurre per quanto possibile i canoni in modo da supportare i concessionari demaniali che hanno subito riduzioni di fatturato superiori al 20%, così come indicato dal Decreto Rilancio, recentemente convertito in legge.



L' intervista A luglio la situazione dei traffici resta ancora molto pesante, con una flessione del 22 per cento, ma è un dato migliore del trimestre precedente, quando il calo ad aprile, maggio e giugno era arrivato al 30 per cento. Decisivi saranno i prossimi mesi per capire se la rotta del mercato sia stata, o meno, invertita Se dovesse esserci una nuova ondata Covid lo scenario sarebbe davvero complicato Terribili le ispezioni notturne in galleria e le sorprese mattutine Ci rendiamo conto che 85 dei 160 chilometri del nodo di Genova erano a corsia unica?

Signorini "In porto il modello Genova? Sì alle regole, ma decisiva è la scelta dei commissari"

di Massimo Minella Anche un "meno 22%" può rappresentare un segnale di ripartenza e indurre a una punta d' ottimismo se si viene dal peggiore trimestre di sempre, dove la flessione è stata del 30. Per Paolo Signorini, presidente dell' authority che unisce i porti di Genova e Savona, il fronte dei numeri è importante, ma mai esaustivo. Sono le scelte delle imprese e del lavoro, quelle che fanno la differenza. Gli investimenti di terminalisti e armatori, pronti a scommettere sulle banchine, ad esempio. Così come fondamentale è il recupero delle giornate di lavoro dei camalli. Sullo sfondo resta poi l' obbligo di far partire al più presto le grandi opere, a cominciare dalla diga, per cui potrebbe profilarsi un nuovo "modello Genova". Possibile? «Sì, le regole possono essere trasferite su altre infrastrutture, ma anche qui sarà decisiva la scelta dei commissari» spiega. **Presidente Signorini, a luglio c' è stata l' inversione di rotta dei traffici?** «È andata leggermente meglio, se si considera che arrivavamo da tre mesi, aprile, maggio e giugno, a meno 30. È stato un anno incredibile, bene il primo bimestre, meno 5 a marzo, poi tre mesi a meno 30 e ora a luglio abbiamo chiuso a meno 22». E adesso? «Siamo a un bivio: se ad agosto la situazione si stabilizza si può riprendere a crescere, ma se dovesse esserci una nuova ondata Covid non oso nemmeno immaginare che cosa possa succedere, lo scenario sarebbe davvero complicato». **Preoccupato?** «Io dico che dobbiamo imparare a convivere con il Covid, sperando di non avere brutte sorprese e puntando a una situazione di normalità». **Che cosa può aiutare la portualità a crescere? È scontato dire nuove infrastrutture?** «È scontato, sì, ma è la verità. Non dimentichiamo che stiamo arrivando da una fase emergenziale durissima, con le code in autostrada iniziate quando è arrivata la ripartenza. Abbiamo vissuto momenti duri». **I peggiori quali sono stati?** «Al primo posto le ispezioni notturne delle gallerie con le sorprese mattutine che tutto restava chiuso. Ci rendiamo conto che 85 dei 160 chilometri di autostrada del nodo di Genova erano a corsia unica? » E proseguendo nella classifica delle brutte sorprese? «Beh, i caselli di Pra' e Pegli chiusi.



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Momenti terribili, ma credo il peggio sia passato. Non che i problemi siano finiti. Pensiamo alla chiusura della galleria Monte Galletto quali criticità comporterà. Ma dobbiamo andare avanti mettendo anche in conto un elemento migliore che in passato». **A che cosa si riferisce?** «Al fatto che, rispetto al 13 agosto, ora la situazione è nettamente diversa. Mi spiego. Abbiamo ricostruito un ponte dopo il crollo del Morandi, che costringeva spesso tutti a una sola corsia. Ma oggi abbiamo in più rispetto a prima la Guido Rossa con prosecuzione in Lungomare Canepa e la nuova via della Superba. Abbiamo sostanzialmente tre viabilità parallele, mentre prima erano a una mezza». **Il porto può riprendere a marciare, allora?** «Nel 2017 siamo cresciuti del 15%, nei primi sette mesi del 2018 del 5. Restiamo il motore di questa città con l'industria, il turismo, l'hi tech. Ma abbiamo patito un'enorme battuta d'arresto quando il motore girava davvero bene. Ora può ripartire ma non si può pensare che tutto torni come prima in un istante, ci vuole gradualità». **Ma un Modello Genova applicato al porto potrebbe andare bene ad esempio per la Diga?** «Certo, anche se dobbiamo intenderci sul tema. Dal punto di vista regolatorio, il modello Genova ha alcuni elementi qualificanti sulle procedure di aggiudicazione che possono avvenire su specifiche tecniche o progetti di fattibilità. E poi, ispirandosi alle direttive europee, ci possono essere grandi accelerazioni. Il project management, poi, consente quel lavoro in parallelo e non in sequenza che ha fatto la differenza. Ma come sempre decisivo è il fattore umano, la qualità della persona. Noi abbiamo avuto la fortuna di avere come commissario Bucci che era sindaco. Milano all'Expo ha avuto Sala che è diventato sindaco. I commissari devono avere grande competenza, sapendo che hanno una altrettanto grande responsabilità e ridotti emolumenti economici. Si dovrà essere molto attenti nella scelta». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Approvata la costituzione del Piano Regolatore di Sistema Portuale

LA SPEZIA - Il Comitato di Gestione ha approvato oggi la costituzione del Piano Regolatore di Sistema Portuale, sintesi del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dei porti della Spezia e Marina di Carrara (DPSS), previsto dalla legge di riforma dei porti e che è stato

realizzato a tempo di record dall' **Adsp** del Mar Ligure Orientale e dai già vigenti Piani Regolatori Portuali della Spezia e Marina di Carrara, Completa la

pianificazione del sistema il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), che insieme al DPSS dovrà

guidare l' Ente nella stesura del nuovo PRP di marina di Carrara. Per realizzare il DPSS , che riveste l' importante funzione di definire obiettivi e strategie di sviluppo dei due porti, necessari per la redazione dei singoli piani regolatori, e che è stato definitivamente approvato, primo in Italia, il 18 luglio

scorso, l' **AdSP** ha coinvolto tutti gli stakeholders del territorio. Sono stati raccolti e vagliati così i preziosi contributi di tutti coloro che hanno voluto

fornire la propria visione e far pervenire i propri suggerimenti per lo sviluppo futuro dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. " Si tratta di un passaggio

molto importante - hanno detto la Presidente Carla Roncallo ed il Segretario Generale Francesco Di Sarcina - Da oggi sarà possibile procedere agli aggiornamenti dei due Piani Regolatori Portuali. Urgente e prioritario risulta essere l' aggiornamento del PRP di Marina di Carrara, la cui ultima versione risale al 1981, solo in parte rivista con successivi

adeguamenti tecnico-funzionali. Con la costituzione odierna del Piano di Regolatore di Sistema Portuale, si potrà finalmente procedere alla sua modifica. Quello della Spezia, più recente, consente invece di perseguire lo sviluppo

programmato del porto e quindi potrà essere aggiornato in un secondo momento. Su Spezia, l' impegno andrà soprattutto nella direzione di spingere tutti i soggetti interessati a mantenere i propri impegni in termini di investimenti programmati". Il DPSS punta sui seguenti elementi chiave: eliminazione delle funzioni portuali ormai residuali al fine di dare spazio al traffico unitizzato, potenziamento delle funzioni commerciale, crocieristica, cantieristica ed industriale, individuazione di misure pianificatorie volte a favorire sinergie funzionali tra i porti della Spezia e Marina di Carrara, adeguamento dei fondali al tipo di navi previsto, integrazione della funzione del retroporto di Santo Stefano di Magra con le attività portuali e doganali e miglioramenti delle connessioni stradali e ferroviarie di accesso al porto con il sistema ferroviario, introduzione di misure atte a ridurre gli impatti portuali sui quartieri urbani circostanti e sugli specchi acquei, anche attraverso la alimentazione da banchina dei generatori delle navi, sostituzione dei mezzi operativi con motori tradizionali con altri a trazione elettrica o a GNL; potenziamento degli impianti ferroviari per raggiungere l' obiettivo del 50% del traffico via ferrovia; realizzazione di sistemi di trattamento acque di dilavamento dei piazzali prima del convogliamento in mare; ottimizzazione dell' illuminazione portuale (torri faro) mediante sostituzione delle lampade agli ioduri di sodio con lampade a led; incentivazione della raccolta differenziata dei rifiuti da nave e da imbarcazioni da diporto, ecc.

Per questi ultimi fini , risulta molto importante il DEASP, ovvero il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale del sistema portuale, redatto recentemente, che ha come obiettivo principale la riduzione delle emissioni di CO2. Saranno a tal fine valutati i progetti di sviluppo infrastrutturale già programmati, ai fini della riduzione dei consumi e/o delle emissioni inquinanti, anche in riferimento ai decreti di Valutazione d' Impatto Ambientale ad essi associati ed alle prescrizioni in essi riportate. Obiettivo del DEASP, dopo un' accurata fase di analisi, volta a valutare la situazione attuale delle realtà portuali indagate ed il fabbisogno

energetico delle singole attività, è quello di proporre un piano di sviluppo infrastrutturale che consenta di ridurre l'impatto ambientale delle attività portuali e di migliorare la qualità dell'aria e dell'acqua nel territorio portuale.

Il documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, redatto recentemente, ha come obiettivo principale la riduzione delle emissioni di CO2. Saranno a tal fine valutati i progetti di sviluppo infrastrutturale già programmati, ai fini della riduzione dei consumi e/o delle emissioni inquinanti, anche in riferimento ai decreti di Valutazione d' Impatto Ambientale ad essi associati ed alle prescrizioni in essi riportate. Obiettivo del DEASP, dopo un' accurata fase di analisi, volta a valutare la situazione attuale delle realtà portuali indagate ed il fabbisogno

energetico delle singole attività, è quello di proporre un piano di sviluppo infrastrutturale che consenta di ridurre l'impatto ambientale delle attività portuali e di migliorare la qualità dell'aria e dell'acqua nel territorio portuale.

La Spezia - Il Comitato di Gestione ha approvato oggi la costituzione del Piano Regolatore di Sistema Portuale, sintesi del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dei porti della Spezia e Marina di Carrara (DPSS), previsto dalla legge di riforma dei porti e che è stato realizzato a tempo di record dall' **Adsp** del Mar Ligure Orientale e dai già vigenti Piani Regolatori Portuali della Spezia e Marina di Carrara, Completa la pianificazione del sistema il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), che insieme al DPSS dovrà guidare l' Ente nella stesura del nuovo PRP di marina di Carrara. Per realizzare il DPSS , che riveste l' importante funzione di definire obiettivi e strategie di sviluppo dei due porti, necessari per la redazione dei singoli piani regolatori, e che è stato definitivamente approvato, primo in Italia, il 18 luglio scorso, l' **AdSP** ha coinvolto tutti gli stakeholders del territorio. Sono stati raccolti e vagliati così i preziosi contributi di tutti coloro che hanno voluto fornire la propria visione e far pervenire i propri suggerimenti per lo sviluppo futuro dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. " Si tratta di un passaggio molto importante - hanno detto la Presidente Carla Roncallo ed il Segretario Generale Francesco Di Sarcina - Da oggi sarà possibile procedere agli aggiornamenti dei due Piani Regolatori Portuali. Urgente e prioritario risulta essere l' aggiornamento del PRP di Marina di Carrara, la cui ultima versione risale al 1981, solo in parte rivista con successivi adeguamenti tecnico-funzionali. Con la costituzione odierna del Piano di Regolatore di Sistema Portuale, si potrà finalmente procedere alla sua modifica. Quello della Spezia, più recente, consente invece di perseguire lo sviluppo programmato del porto e quindi potrà essere aggiornato in un secondo momento. Su Spezia, l' impegno andrà soprattutto nella direzione di spingere tutti i soggetti interessati a mantenere i propri impegni in termini di investimenti programmati". Il DPSS punta sui seguenti elementi chiave: eliminazione delle funzioni portuali ormai residuali al fine di dare spazio al traffico unitizzato, potenziamento delle funzioni commerciale, crocieristica, cantieristica ed industriale, individuazione di misure pianificatorie volte a favorire sinergie funzionali tra i porti della Spezia e Marina di Carrara, adeguamento dei fondali al tipo di navi previsto, integrazione della funzione del retroporto di Santo Stefano di Magra con le attività portuali e doganali e miglioramenti delle connessioni stradali e ferroviarie di accesso al porto con il sistema ferroviario, introduzione di misure atte a ridurre gli impatti portuali sui quartieri urbani circostanti e sugli specchi acquei, anche attraverso la alimentazione da banchina dei generatori delle navi, sostituzione dei mezzi operativi con motori tradizionali con altri a trazione elettrica o a GNL; potenziamento degli impianti ferroviari per raggiungere l' obiettivo del 50% del traffico via ferrovia; realizzazione di sistemi di trattamento acque di dilavamento dei piazzali prima del convogliamento in mare; ottimizzazione dell' illuminazione portuale (torri faro) mediante sostituzione delle lampade agli ioduri di sodio con lampade a led; incentivazione della raccolta differenziata dei rifiuti da nave e da imbarcazioni da diporto, ecc.

Per questi ultimi fini , risulta molto importante il DEASP, ovvero il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale del sistema portuale, redatto recentemente, che ha come obiettivo principale la riduzione delle emissioni di CO2. Saranno a tal fine valutati i progetti di sviluppo infrastrutturale già programmati, ai fini della riduzione dei consumi e/o delle emissioni inquinanti, anche in riferimento ai decreti di Valutazione d' Impatto Ambientale ad essi associati ed alle prescrizioni in essi riportate. Obiettivo del DEASP, dopo un' accurata fase di analisi, volta a valutare la situazione attuale delle realtà portuali indagate ed il fabbisogno energetico delle singole attività, è quello di proporre un piano di sviluppo infrastrutturale che consenta di ridurre l'impatto ambientale delle attività portuali e di migliorare la qualità dell'aria e dell'acqua nel territorio portuale.

energetico delle singole attività, è quello di proporre una serie di soluzioni tecnologiche



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

ed innovative che consentano di ridurre l'impiego di energia a parità di servizi offerti, privilegiando le tecnologie maggiormente rispettose dell'ambiente. Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato l'assestamento di bilancio 2020, che tiene conto della contrazione delle entrate a seguito della riduzione dei traffici conseguente alla pandemia e dell'esigenza di ridurre per quanto possibile i canoni in modo da supportare i concessionari demaniali che hanno subito riduzioni di fatturato superiori al 20%, così come indicato dal Decreto Rilancio, recentemente convertito in Legge. Nel corso della conferenza stampa odierna la Presidente Roncallo ha infine aggiornato i presenti anche in merito a recenti lavori realizzati ed in corso di realizzazione, come la barriera antifonica di Viale San Bartolomeo, oggi conclusa e l'imminente conclusione dei lavori al molo Pagliari, dando poi notizia dell'effettiva ripartenza del Centro Unico Servizi alla merce di Santo Stefano Magra, di nuovo pienamente operativo dopo il primo tentativo di partenza ad inizio anno, ostacolato dal Covid. E' stato fornito anche un aggiornamento sui progetti di Waterfront di Marina di Carrara e sui dragaggi recentemente effettuati in tale porto. Qualche cenno infine sulla situazione dei traffici, che hanno subito una grande flessione nel primo semestre a causa della pandemia (-20% su base semestrale) e stanno iniziando ad avere solo ora una certa ripresa (luglio -13%). Approfondimenti Roncallo: "Usciremo dalla società delle crociere. Priorità al terminal, poi il resto del waterfront spezzino" Porti La Spezia-Carrara, Roncallo: "La vera sfida è l'integrazione" Porto della Spezia, inizia l'era Roncallo: spazi alle crociere e meno partecipate La Spezia, Roncallo: "Sul porto l'interesse delle grandi compagnie di crociera" Lavori in porto, il Consiglio di Stato boccia il ricorso. Roncallo: "Chiederemo i danni di immagine" Video Spezia-Carrara, integrazione e futuro. Roncallo: "Quest'anno record: 1,47 milioni di teus" Bilancio 2019 e progetti per il 2020 con il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Orientale Roncallo Porto La Spezia, Roncallo: "Lo scalo tiene ma senza ripresa il calo sarà inevitabile" Blue Economy, Fiorini (Porto La Spezia): "L'economia della nostra città ruota attorno al mare" Commenti.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Il grande cantiere del porto vale due miliardi, nuova Diga pronta nel 2030

Genova - I soldi dovrebbero arrivare dal Recovery Fund europeo: 600 milioni di euro che serviranno per costruire la nuova diga del porto di Genova. Lo avrebbe confermato anche la nutrita pattuglia di mega dirigenti del ministero dei Trasporti arrivati per l'inaugurazione del nuovo ponte sul Polcevera. L' Autorità di sistema

Genova - I soldi dovrebbero arrivare dal Recovery Fund europeo: 600 milioni di euro che serviranno per costruire la nuova diga del **porto** di **Genova**. Lo avrebbe confermato anche la nutrita pattuglia di mega dirigenti del ministero dei Trasporti arrivati per l'inaugurazione del nuovo ponte sul Polcevera. L' Autorità di sistema portuale ha previsto i tempi di realizzazione dell' opera. Venerdì il presidente del **porto** Paolo Emilio Signorini e il governatore Giovanni Toti presenteranno alla città il progetto che cambierà il volto di **Genova** dal mare. Serviranno otto anni per costruirla: i lavori cominceranno a novembre del 2022 e termineranno alla fine del 2030. Un tempo lungo per un' opera complessa che però è definita «fondamentale per il bacino storico del **porto** e in grado di garantire accesso e manovra in massima sicurezza anche alle navi di prossima generazione». L' Authority ha svelato i piani per la ripresa che arriverà dalle opere rese più veloci dalla semplificazione del Decreto **Genova**, facendo il punto a due anni dal crollo del ponte Morandi in un grande libro bianco. Già dal 2021 a **Genova** partirà il grande cantiere del **porto** del programma straordinario che vale due miliardi di euro. L' ANNO DEI

CANTIERI Il 2021 si aprirà con almeno sei cantieri su sette opere previste dal decreto-**Genova**. A gennaio partiranno i lavori per il nuovo viadotto di accesso al bacino portuale di Pra' per rendere più efficiente il flusso del traffico merci dalla banchina gestita da Psa. Contemporaneamente dovrebbe partire anche la rivoluzione ferroviaria a Ponente, con il prolungamento dei binari che vedranno la luce dopo due anni e mezzo. Sempre sul fronte dei terminal, quello sull' ex Calata Bettolo, gestito da Msc, inizierà ad operare a settembre e potrà avere il collegamento ferroviario alla fine del 2022, quando sarà completato il link con il parco del Campasso. La nuova sopraelevata Il **porto** di Sampierdarena in due anni cambierà completamente volto: la sopraelevata portuale sarà estesa e permetterà di arrivare più velocemente al varco di Cornigliano, agevolando così il traffico pesante che dal **porto** si dirige verso le autostrade dirette ai mercati del Nord Italia. Non solo: la mini gronda a mare consentirà la separazione tra la viabilità urbana e il traffico portuale. Non sarà l' unico intervento previsto nei 133 milioni di cantiere: il varco di San Benigno sarà potenziato, la strada della Superba completata e sarà anche realizzato il varco in quota per Ponte Etiopia. LA NUOVA VITA DEL SILOS Bisognerà invece aspettare un anno e mezzo per vedere risorgere l' Hennebique. Il programma dell' Authority prevede che a marzo dell' anno prossimo possano partire i lavori, mentre alla fine dell' anno successivo dovrebbe arrivare il taglio del nastro per la nuova struttura. Un' operazione che Palazzo San Giorgio valuta intorno ai 100 milioni di euro, affidata a Vitali e Roncello Capital. L' iter è ora alla fase del progetto di fattibilità tecnico economica - come aveva anticipato Il Secolo XIX - ma tra crociere, negozi, residenze e università, l' Authority scommette sulla rinascita dell' ex silos. Il ribaltamento a mare di Fincantieri a Sestri Ponente nelle previsioni dell' Authority terminerà a fine 2025. L' opera è complessa e prevede anche la messa in sicurezza del Rio Molinassi.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

«E' doloroso non riuscire a essere più veloci La Diga foranea è una priorità» / VIDEO

Genova - «La Diga foranea è veramente il mio sordido dolore: avrei voluto essere più avanti». Paolo Emilio Signorini, presidente del porto di Genova-Savona, vorrebbe accelerare su un' opera che ritiene fondamentale

Genova - «La Diga foranea è veramente il mio sordido dolore: avrei voluto essere più avanti». Paolo Emilio Signorini, presidente del **porto** di **Genova**-Savona che terminerà il mandato alla fine dell' anno, vorrebbe accelerare su un' opera che ritiene fondamentale. Adesso il presidente può finalmente indicare una data di partenza - e fine - del cantiere. L' intervista video (realizzata con Licia Casali) è on line sul sito del MediTelegraph e del Secolo XIX . «La diga risolve due grandi problemi: abbiamo un bacino di evoluzione che rischia di non essere più adeguato al gigantismo navale. Anche l' entrata nel canale di Sampierdarena diventerà difficoltosa quando ci sarà una nave al terminal Bettolo. E' quindi una questione di sicurezza: ricordiamoci quello che successo con la torre piloti...» E poi c' è il traffico intenso nell' unico accesso al **porto**... «Adesso nell' ingresso di Levante, l' unico del **porto** di **Genova**, ci sono gli yacht della Darsena, la scuola vela per bambini, le riparazioni navali, il **porto** passeggeri e poi quello merci. E' troppo promiscuo. Con il nuovo progetto che presenteremo venerdì con il presidente Toti, vogliamo risolvere tutte queste problematiche». E la questione più economica. «Certo. L' accessibilità marittima del nostro **porto** è uno dei principali colli di bottiglia individuati dalla Commissione Europea sul corridoio Reno-Alpi. La nuova diga non è soltanto una visione locale, partigiana e localistica. E' anche una priorità europea». -



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

'Carrara, dragaggio fatto, a fine anno pronti i binari'

Il **porto** di Marina di Carrara cambia volto, si integra sempre di più con quello della Spezia e guarda con fiducia anche al mercato della crociere quando ripartirà il movimento fermo a causa dell' emergenza Covid-19. «Abbiamo terminato da poco il dragaggio del **porto** toscano ed entro fine anno sarà pronto il nuovo fascio di binari che collega lo scalo con la stazione di Massa Zona Industriale oltre al progredire del progetto waterfront che sta andando avanti a lotti», dice la presidente dell' Authority Carla Roncallo relativamente alla piattaforma che interessa lo scalo apuano con l' intervento sul Piano regolatore portuale (prp) fermo dal 1981. «Sul fronte crociere quando La Spezia sarà interessata da lavori per infrastrutture nuove Marina di Carrara sarà il punto di appoggio dedicato oltre a inserirsi nel sistema», spiega Francesco Di Sarcina, segretario generale della port authority. M. TOR.

16 LA SPEZIA
16 DICEMBRE 2019

**Porto, in sei mesi calo del 20%
Maggio choc, a luglio mini-ripresa**
L'ondata della presidenza Roncallo ha già presentato il piano regolatore degli scali. Proposta una riduzione dei canoni. Crociere, con i turisti fermi ma arriva Costa Firenze

Trasferimenti a Paggiari: entro settembre arrivano i primi trecento scafi
L'arrivo dei trecento scafi di Costa Firenze a Paggiari è previsto per settembre. I trasferimenti sono stati decisi dalla compagnia di crociere, che ha deciso di spostare le operazioni di imbarco e sbarco in un'area più protetta e sicura. I lavori di preparazione sono in corso da diverse settimane.

«Carrara, dragaggio fatto, a fine anno pronti i binari-»
La presidente dell'Authority portuale Carla Roncallo ha annunciato che i lavori di dragaggio del porto di Carrara sono stati completati. Entro fine anno sarà pronto il nuovo fascio di binari che collega lo scalo con la stazione di Massa Zona Industriale.

Meno partitini abbandonati
Le autorità portuali hanno segnalato una riduzione del numero di partitini abbandonati in porto, grazie a iniziative di sensibilizzazione e raccolta.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Trasferimenti a Pagliari: entro settembre arrivano i primi trecento scafi

«Entro settembre saranno trasferite al molo Pagliari le prime trecento imbarcazioni delle marine di Canaletto e Fossamastra». La presidente dell' Authority Carla Roncallo ha delineato il cronoprogramma che porterà allo spostamento delle imbarcazioni dalle darsene attuali a quelle nuove come previsto dagli impegni infrastrutturali del **porto** spezzino. «Il molo Pagliari ha una nuova grande darsena che potrà ospitare fino a mille imbarcazioni o prosegue Roncallo o il lavoro sarà completato entro la fine di dicembre ma già in settembre saranno pronti i primi trecento posti e quindi sarà possibile attivare i primi trasferimenti». Prosegue Roncallo: «L' opera di spostamento sarà ultimata entro i primi mesi della prossima primavera 2021. Per quel periodo l' intervento sarà completato». Aggiunge Francesco Di Sarcina, segretario generale della port authority spezzina: «Tra gli obiettivi del nostro **porto** c' È quello di individuare significative misure di mitigazione ambientale e armonizzazione dello scalo con il territorio che lo circonda. Non solo: stiamo individuando misure pianificatorie per favorire la massima sinergia tra gli scali della Spezia e di Marina di Carrara oltre al potenziamento dell' uso della ferrovia che vogliamo raggiunga il 50 per cento. Sul fronte dell' illuminazione stiamo provvedendo alla sostituzione nelle torri faro delle lampade a ioduri di sodio con quelle a led».



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Porto, in sei mesi calo del 20% Maggio choc, a luglio mini -ripresa

L'analisi della presidente Roncallo che ha presentato il piano regolatore degli scali. Proposta una riduzione dei canoni. Crociere, ora tutto fermo ma arriva Costa Firenze

Marco Toracca / LA SPEZIA La pandemia tinge di rosso i numeri del porto mercantile della Spezia. Il primo semestre 2020 mette in archivio dati da cardiopalmo: calo complessivo del 20 per cento nel capoluogo con un leggero scostamento nello scalo di Marina di Carrara (-19%). Situazione ancora più drammatica quella analitica su dati mensili con l'inversione di tendenza che giunge solo lo scorso luglio. «In maggio abbiamo avuto un taglio del 40 per cento del traffico. Un punto in meno (39 per cento) in giugno mentre luglio, finalmente, ha fatto vedere una prima ripresa con il decremento che si è fermato al 13 per cento. Al risultato ha contribuito la ripresa di traffici dalla Cina ma un lavoro globalizzato come quello di un porto non può certamente non risentire in maniera seria di una pandemia che interessa l'intero globo», sottolinea Carla Roncallo, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale che governa sia lo scalo spezzino sia quello apuano, nel corso dell'incontro tenuto ieri mattina all'auditorium di via del Molo in occasione della presentazione del Piano regolatore di **Sistema portuale** della Spezia e Carrara, il primo congiunto dei due scali che riunisce i rispettivi Piani regolatori (prp). «Non solo: abbiamo anche completato il documento di Pianificazione Energetica Ambientale o aggiunge Roncallo o oltre all'assestamento di bilancio e la presentazione degli interventi sul porto di Carrara sul cui prp, orma molto datato e risalente al 1981 si può finalmente intervenire finalmente con modifiche importanti. Per quanto riguarda La Spezia la direzione è quella di mantenere gli impegni con gli investimenti e le opere programmate da tempo». Francesco Di Sarcina, segretario generale dell'ente, spiega: «Contenuta nell'assestamento la possibilità di garantire interventi di mitigazione sui canoni di concessione in forza dell'emergenza. Al momento solo una parte ha manifestato interesse alla possibilità. Si tratta di 60 realtà su 250». Sul fronte strutturale Roncallo e Di Sarcina elencano gli interventi principali che interesseranno lo scalo a partire dalla nuova gestione della rete ferroviaria interna affidata a un unico ente frutto dell'associazione temporanea di impresa tra Mercitalia e La Spezia Shunting Railway. Il sodalizio è vincitore di un bando che prevede l'utilizzo di locomotori ibridi lungo l'asse di viale San Bartolomeo per contenere i rumori operativi. Sul fronte degli interventi infrastrutturali previsti si attendono quelli di Contship e Terminal del Golfo anche se per il primo operatore è possibile uno slittamento dei tempi. «Venendo a Santo Stefano Magra è operativa la nuova palazzina servizi in cui sono presenti gli operatori della sanità marittima e quelli dei controlli scanner oltre a uffici delle Dogane». Per quanto riguarda il traffico passeggeri al momento La Spezia rimane in attesa fuori dai circuiti. «Sono state cancellati gli scali anche perché al momento le società crocieristiche preferiscono punti dove non vengano utilizzati bus per il trasferimento di passeggeri ma la nota positiva è che Costa abbia inserito La Spezia tra i punti per la nuova nave Costa Firenze già per la fine dell'anno in corso». toracca@ilsecoloxix.it.



«Traffici in calo ma ripresa dietro l'angolo»

L'ente di via del Molo tende la mano ai concessionari sulla via della riduzione dei canoni demaniali per le perdite da Covid

LA SPEZIA Il coronavirus rallenta i traffici dei porti della Spezia e Marina di Carrara, ma la ripresa (forse) è dietro l'angolo. Quella che era già una certezza prima, ora è suffragata anche dai dati, comunicati ieri dall'**Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale. Nel primo semestre dell'anno, i due scali hanno perso il venti per cento dei traffici rispetto allo stesso periodo del 2019, con punte percentuali da capogiro a maggio, quando il calo registrato nei due porti è stato del quaranta per cento. Numeri, quelli registrati durante il lockdown, attesi e ipotizzabili, così come fanno presupporre una ripresa i dati registrati nello scorso mese di luglio, quando i porti dell'**Autorità di sistema** hanno fatto registrare un incoraggiante -13%. «È un anno particolare, nel quale abbiamo dovuto necessariamente rivedere i nostri programmi e le nostre stime anche se la situazione di difficoltà non ci ha impedito di raggiungere risultati importanti» spiega la presidente Carla Roncallo mentre illustra l'assestamento di bilancio appena licenziato dal Comitato di gestione:

«Non è stata una formalità, abbiamo dovuto rivedere i numeri delle entrate e delle uscite in maniera pesante. D'altronde, viviamo di traffici e di canoni: le entrate previste all'inizio sono state riviste al ribasso, e di conseguenza anche le nostre spese per chiudere i conti in attivo. Abbiamo gli occhi ben aperti su quel che succede, il trend negativo è in attenuazione, a luglio abbiamo registrato un meno 13 che fa comunque sperare di essere nella fase di uscita dalla crisi». Un tema, quello dei traffici, che non può non toccare anche le crociere: la domanda potrà influire il coronavirus sulle tratte e gli approdi scelti dalle compagnie? «Siamo fiduciosi - aggiunge la Roncallo -. Le crociere 'sperimentali' (quelle pensate dalle compagnie per testare l'applicazione dei protocolli anticontagio, ndr) non toccherebbero Spezia, ma i segnali di ripresa del traffico crocieristico ci fanno ben sperare: Costa Crociere ha inoltrato una richiesta di prenotazione per dicembre e per il prossimo anno relativa alla Costa Firenze, nuova nave del gruppo che attualmente è ancora in cantiere. I segnali di ritorno alla normalità sono dati anche dal fatto che il programma 2021 per ora è confermato e non ha subito modifiche. Vediamo quale sarà l'evolversi della situazione». E se il Covid ha minato il bilancio dell'ente portuale, lo stesso si può dire anche delle attività svolte su concessioni demaniali marittime. Una crisi che ha spinto l'**Autorità di sistema portuale** a conservare ne bilancio un tesoretto che possa permettere allo stesso ente di operare una riduzione dei canoni di concessione ai concessionari marittimi che in questi mesi abbiamo subito un calo di almeno il venti per cento del fatturato, così come prevede il Decreto Rilancio. Alla Spezia, dei 250 titolari di concessione demaniale, in sessanta hanno risposto all'appello lanciato dall'Ap, che scadeva l'ultimo giorno di luglio (ma l'Ap valuterà le richieste pervenute anche oltre questa scadenza). La perdita media denunciata dalle attività è del quaranta per cento. «Siamo decisi ad andare incontro e ad aiutare i nostri concessionari - aggiunge la Roncallo - e abbiamo messo da parte una cifra congrua per sopperire ai mancati introiti legati ai canoni. Su circa 250 concessionari interpellati, hanno risposto solo in sessanta, ne deduciamo che non tutti abbiano avuto calo importante del fatturato. Tuttavia, se qualche concessionario non è riuscito a presentare la richiesta nei termini, può farlo in questi giorni, non ci sono problemi. Dedicheremo massima attenzione, riducendo i canoni».



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Molo Garibaldi, Contship non fa interventi»

L' Authority rilancia la pianificazione strategica. Roncallo insofferente per il mancato rispetto degli impegni sull' ampliamento

LA SPEZIA Il 31 maggio di un anno fa sembrava tutto pronto: dopo mesi di attesa, Cecilia Battistello, presidente di Contship Italia, e Carla Roncallo presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mar ligure orientale, firmano gli ultimi atti propedeutici all' avvio dell' iter per i lavori di ampliamento del lato est del molo Garibaldi. Da allora, il nulla, 'alimentato' anche da una pandemia che giocoforza ha rallentato un percorso già molto appesantito sotto il profilo burocratico. Neppure le lettere di sollecito inviate in questi mesi dall' ente di via del Molo per spronare Lsct a dar corso a quanto previsto dal Piano regolatore **portuale** sono servite a sbloccare l' impasse. Così, l' Ap che riunisce i porti della Spezia e Marina di Carrara chiama a rapporto il terminalista. A comunicarlo, nel corso della presentazione della costuzione del Piano regolatore di **sistema portuale**, è la stessa Carla Roncallo, che non nasconde la propria insofferenza per una situazione che rischia di ingessare lo sviluppo dello scalo spezzino. «Nonostante le lettere di sollecito, Contship non ha dato

corso agli interventi - spiega la Roncallo -. Tutto questo mentre l' altro terminalista, il Terminal del Golfo, a breve partirà con il primo lotto dei lavori di ampliamento. Nei primi giorni di settembre avremo alcuni contro con Contship, che speriamo risolutivi. È vero che la pandemia ha portato tantissimi concessionari in tutto il mondo a chiedere una dilazione degli interventi nei porti, ma qui alla Spezia Contship ufficialmente non l' ha chiesta, anche se di fatto è ferma». Tutto ruota attorno all' ampliamento del molo Garibaldi, opera necessaria per ampliare il traffico container ma anche per liberare gli spazi per la realizzazione della nuova stazione crocieristica e del nuovo waterfront cittadino, per il quale si attende ancora la gara d' appalto. Un tema sul quale anche il sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini, si era espresso duramente nei confronti del terminalista, e che ritorna attuale proprio nel giorno in cui il Comitato di gestione dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure orientale licenzia il Piano regolatore di **sistema portuale**, che riunisce il Documento di pianificazione strategica di **sistema** dei porti approvato nei giorni scorsi - primo in Italia dalla legge di riforma dei porti - e i piani regolatori dei porti della Spezia e di Marina di Carrara, e che si propone di dare una visione di sviluppo sinergica e strategica dei due scali, attraverso interventi mirati. «Si tratta di un passaggio molto importante - hanno detto la presidente Carla Roncallo ed il segretario generale Francesco Di Sarcina -. Da oggi sarà possibile procedere agli aggiornamenti dei due Piani regolatori portuali. Quello di Marina di Carrara è urgente e prioritario, essendo molto datato (l' ultima versione risale al 1981 ndr), mentre quello della Spezia, più recente, sarà aggiornato solo in un secondo momento, perché attualmente consente di raggiungere lo sviluppo programmato del porto». E per quello spezzino, ovviamente, arriva l' ennesimo 'avviso ai naviganti'. «Su Spezia, l' impegno andrà soprattutto nella direzione di spingere tutti i soggetti interessati a mantenere i propri impegni in termini di investimenti programmati. Molte opere devono essere ancora realizzate» sottolineano Roncallo e Di Sarcina. Matteo Marcello.



OBIETTIVO

Riduzione dei rumori La sfida del futuro

Attuazione del vecchio Prp e nuove misure per contenere i disagi

Una nuova pianificazione nell'ottica dello sviluppo di sinergie tra porti della Spezia e di Marina di Carrara. E' quanto prevede il piano regolatore di Sistema portuale appena costituito dall'ente di via del Molo. Obiettivo per il **porto** della Spezia: eliminazione delle funzioni portuali ormai residuali, potenziamento dell'efficienza della funzione commerciale, crocieristica, cantieristica e industriale, adeguamento dei fondali e al mantenimento di tutti gli interventi previsti dal Prp, e all'integrazione funzionale del retroporto di Santo Stefano Magra. Tra gli elementi chiave, anche l'introduzione di misure atte a ridurre gli impatti delle lavorazioni portuali sui quartieri anche attraverso l'alimentazione da banchina, la sostituzione dei mezzi operativi con altri a trazione elettrica e a gnl, e il potenziamento degli impianti ferroviari.



Entro l'anno il valzer delle marine Trasferimento a Paggiari alle porte
A settembre la consegna delle opere per l'installazione del sistema di illuminazione a LED. Il cantiere è in fase di avanzamento e si prevede la fine dei lavori entro fine ottobre. Il sistema di illuminazione a LED sarà installato in tutto il porto, con l'obiettivo di ridurre i consumi energetici e aumentare l'efficienza delle lavorazioni. L'opera è finanziata dal Comune di Spezia e dalla Regione Toscana.

Barriera fonoassorbente pronta Verso la rimozione delle transenne
La barriera fonoassorbente è stata installata lungo il molo Garibaldi, con l'obiettivo di ridurre i rumori delle lavorazioni portuali. La barriera è composta da pannelli in materiale fonoassorbente e sarà rimossa dopo la fine delle opere. L'opera è finanziata dal Comune di Spezia e dalla Regione Toscana.

Porti: La Spezia convoca Contship per molo Garibaldi

Incontro a settembre per risolvere querelle con concessionario

Le lettere di sollecito per convincere il concessionario a dar corso a quanto previsto dal piano regolatore portuale non sono bastate: così l'Autorità di sistema portuale del Mar ligure portuale convoca Contship. È previsto per settembre l'incontro tra l'ente portuale e il terminalista per risolvere una querelle che va avanti da anni: oggetto della contesa, la mancata realizzazione da parte di Lsct delle opere previste dal piano regolatore portuale nell'ambito della maxi concessione cinquantennale rilasciata dall'allora Autorità portuale della Spezia. Tutto ruota attorno all'ampliamento del molo Garibaldi, opera necessaria per ampliare il traffico container ma anche per liberare gli spazi per la realizzazione della nuova stazione crocieristica e del nuovo waterfront cittadino, per il quale si attende ancora la gara d'appalto. Un tema sul quale anche il sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini, si era espresso duramente nei confronti del terminalista. "Nonostante le lettere di sollecito, Contship non ha dato corso agli interventi - spiega la Roncallo -. Tutto questo mentre l'altro terminalista, il Terminal del Golfo, sta partendo con il primo lotto dei lavori di ampliamento. Nei primi giorni di settembre avremo alcuni conti con Contship, che speriamo risolutivi. È vero che la pandemia ha portato tantissimi concessionari in tutto il mondo a chiedere una dilazione degli interventi, ma qui alla Spezia Contship ufficialmente non l'ha chiesta, anche se di fatto sono fermi". (ANSA).



Shipping Italy

La Spezia

Molo Garibaldi: l' ampliamento non parte e l' AdSP di Spezia convoca Contship

Le lettere di sollecito per convincere il concessionario a dar corso a quanto previsto dal Piano regolatore portuale e dal piano industriale evidentemente non sono bastate: così l' Autorità di sistema portuale del Mar ligure portuale convoca Contship Italia. Secondo quanto rivela l' Ansa è previsto per settembre l' incontro tra l' ente portuale e il terminalista per risolvere []

Le lettere di sollecito per convincere il concessionario a dar corso a quanto previsto dal Piano regolatore portuale e dal piano industriale evidentemente non sono bastate: così l' **Autorità di sistema** portuale del Mar ligure portuale convoca Contship Italia. Secondo quanto rivela l' Ansa è previsto per settembre l' incontro tra l' ente portuale e il terminalista per risolvere una querelle che va avanti da anni: oggetto della contesa è infatti la mancata realizzazione da parte di La Spezia Container Terminal delle opere previste dal piano regolatore portuale nell' ambito della maxi concessione cinquantennale rilasciata dall' allora **Autorità** portuale della Spezia. Più nello specifico si parla dei lavori per l' ampliamento di Molo Garibaldi, opera necessaria per ampliare il traffico container ma anche per liberare gli spazi per la realizzazione della nuova stazione crocieristica e del nuovo waterfront cittadino, per il quale si attende ancora la gara d' appalto. Un tema sul quale anche il sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini, si era espresso duramente nei confronti del terminalista. "Nonostante le lettere di sollecito, Contship non ha dato corso agli interventi - spiega la Roncallo -. Tutto questo mentre l' altro terminalista, il Terminal del Golfo, sta partendo con il primo lotto dei lavori di ampliamento. Nei primi giorni di settembre avremo alcuni incontri con Contship, che speriamo saranno risolutivi. È vero che la pandemia ha portato tantissimi concessionari in tutto il mondo a chiedere una dilazione degli interventi, ma qui alla Spezia Contship ufficialmente non l' ha chiesta, anche se di fatto sono fermi". Il Molo Garibaldi dovrebbe essere esteso in larghezza e, una volta completati i lavori, garantirebbe al terminal di Contship un accosto lineare da 550 metri con fondali da -15 metri ed equipaggiato con gru in grado di lavorare fino a 25 file di container. Secondo i piani originari del concessionario, una volta completati anche il tombamento della Marina di Canaletto e il prolungamento di Molo Fornelli, il La Spezia Container Terminal avrà una capacità di movimentazione annua pari a 2,5 milioni di Teu. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.**



Le lettere di sollecito per convincere il concessionario a dar corso a quanto previsto dal Piano regolatore portuale e dal piano industriale evidentemente non sono bastate: così l' Autorità di sistema portuale del

Porti: Spezia-Carrara fanno piani regolatori in sinergia

Via libera dal Comitato di gestione dell' Autorità di sistema

(ANSA) - LA SPEZIA, 05 AGO - Via libera dal Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale** al Piano regolatore di **sistema portuale**, sintesi del Documento di pianificazione strategica di **sistema** dei porti approvato nei giorni scorsi - primo caso in Italia dalla legge di riforma dei porti - e dei piani regolatori dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. "Si tratta di un passaggio molto importante - spiegano la presidente Carla Roncallo ed il segretario generale Francesco Di Sarcina -, perché da oggi sarà possibile procedere agli aggiornamenti dei due Piani regolatori portuali, a partire da quello del porto di Marina di Carrara, più datato, mentre quello della Spezia, più recente, consente invece di perseguire lo sviluppo programmato". Una pianificazione sinergica che vede tra i suoi obiettivi "l'eliminazione delle funzioni portuali ormai residuali al fine di dare spazio al traffico unitizzato, il potenziamento delle funzioni commerciali, crocieristiche, cantieristiche ed industriali, ma anche la realizzazione di misure volte a favorire sinergie funzionali tra i porti della Spezia e Marina di Carrara". Nella stessa seduta, il Comitato di gestione ha approvato l' assestamento di bilancio 2020, attraverso cui è stata deliberata la riduzione dei canoni di concessione ai concessionari demaniali che hanno subito riduzioni di fatturato superiori al 20%: dei 250 concessionari del porto della Spezia, in sessanta hanno già risposto all' appello dell' ente di via del Molo. "Abbiamo dovuto rivedere al ribasso i numeri - spiega la Roncallo -. Viviamo di traffici e di canoni, abbiamo rivisto le previsioni ma abbiamo conservato un tesoretto per poter operare la riduzione ai canoni di concessione a carico dei concessionari marittimi, cui dedicheremo attenzione massima". Un bilancio che risente anche del drastico calo dei traffici. Nella prima metà del 2020 l' emergenza Covid19 ha ridotto del venti per cento i traffici, con punte del quaranta per cento a maggio, mentre il dato di luglio, -13%, fa ben sperare. "Ci sono segnali di lento ritorno alla normalità - aggiunge la presidente dell' ente **portuale** -, e anche sul traffico crocieristico i segnali sono buoni: da Costa Crociere è arrivata la prenotazione di scali per dicembre e per il 2021 relativi alla nuova Costa Firenze, e anche il programma degli scali per il prossimo anno da parte delle compagnie è confermato". (ANSA).



Citta della Spezia

La Spezia

Locomotori elettrici lungo Viale San Bartolomeo. E presto 300 barche alla Marina del Levante

La Spezia - Mentre gli ultimi dati sui traffici lasciano il porto della Spezia a leccarsi le ferite degli ultimi drammatici mesi (leggi qui) gli interventi sulle infrastrutture e la pianificazione proseguono a ritmo alternato (leggi qui). Tra i progetti che sono pronti a segnare un nuovo importante step c'è lo spostamento dei fasci dei binari da Calata Paita a Calata Malaspina, primo tassello del domino portuale che porterà tra le altre cose al waterfront. Per la giornata di domani è infatti attesa una risposta dalla Conferenza Stato-Regioni su un aumento di 12 milioni delle risorse a disposizione per eseguire opere che non erano state previste in un primo tempo. La Marina del Levante, altro elemento di fondamentale importanza per l'attuazione del Prp, sarà conclusa entro la fine dell'anno e già a settembre si procederà con il trasloco di 300 posti barca dalle Marine del Canaletto e di Fossamastra. A un anno dall'inaugurazione l'area retroportuale di Santo Stefano sta operando a regime ogni tipo di controllo e verifica, mentre sul fronte della rumorosità delle attività portuali, la presidente dell'Adsp Carla Roncallo e il segretario generale Francesco Di Sarcina hanno spiegato che "la barriera antirumore è ormai finita. Abbiamo lasciato le transenne per consentire al verde di crescere, ma le leveremo presto. Una risposta positiva è stata data da quest'opera ai residenti della zona, ma vogliamo fare di più. A breve aggiudicheremo l'appalto per la gestione del trasporto ferroviario e delle operazioni di manovra. Ci sarà un gestore unico, rappresentato dall'Ati costituita da Mercitalia e Lssr, e tra i criteri da rispettare c'è il fatto che per la stazione di La Spezia Marittima vige l'obbligo di utilizzare locomotori ibridi (diesel ed elettrici) così da ridurre il rumore nel transito accanto a Viale San Bartolomeo, con l'utilizzo dell'alimentazione elettrica, mentre il gasolio sarà usato in banchina, dove l'alimentazione elettrica non è presente".



Citta della Spezia

La Spezia

Passeggeri e merci, dopo il baratro le buone notizie

Sul fronte dei container dopo due mesi da meno 40 per cento la ripresa della Cina fa segnare "solo" un meno 13 per cento. Crociere praticamente cancellate sino a fine anno, ma da dicembre arrivare la nuovissima Costa Firenze.

La Spezia - Il 2020 sarà ricordato come un anno nero per l'umanità. Non possono fare eccezione la stragrande maggioranza delle categorie economiche, compresa quella della logistica e dei trasporti. I consumi si sono fermati per mesi in ogni Paese del mondo e in alcune zone del globo continuano a venir imposte serrate generali e zone rosse. La pandemia non ha risparmiato nessuno, né sul fronte dell'export, dove la paralisi degli Stati Uniti è l'elemento determinante per gran parte dei settori produttivi italiani, né su quello dell'import, con la parziale ripresa della Cina che ha dato un fondamentale rilancio all'arrivo delle merci. I dati dei primi sei mesi dei porti della Spezia e Carrara sono chiari: la flessione è stata del 20 per cento. "Ma per comprendere il dato - hanno spiegato questa mattina la presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, e il segretario generale, Francesco Di Sarcina - bisogna tener conto che nei primi mesi dell'anno le cose erano andate bene: il crollo è avvenuto a maggio (-40 per cento) e giugno (-39 per cento). Qualche segnale positivo, dovuto come detto alla ripresa dei traffici dalla Cina, si è registrato a luglio, mese nel corso del quale la perdita è stata del 13 per cento. Vedremo cosa accadrà nei prossimi mesi".

Diverso è il discorso che riguarda i passeggeri. Da marzo le crociere sono state sospese e il 2020 si chiuderà con ben poche toccate e sbarchi all'attivo. Quello che doveva essere l'anno del record diventerà l'anno peggiore. Msc e Costa crociere hanno annunciato ieri l'adozione di protocolli di sicurezza appositamente calibrati per rispettare le misure anti-Covid e riprendere l'attività, anche se in maniera ridotta e in forma sperimentale. Per questo le prime tratte che saranno percorse saranno ridotte e porteranno gli scafi all'ormeggio in una manciata di porti. Tra questi non ci sarà La Spezia. "Nelle intenzioni delle compagnie si tratta di un periodo di sperimentazione dell'applicazione delle linee guida e dei protocolli stimato in un paio di mesi - ha proseguito Roncallo -. Per quanto ci riguarda, se tutto andrà bene e si potrà proseguire con l'attività crocieristica, ci sono anche segnali positivi: da dicembre, infatti, accoglieremo una nuova nave, Costa Firenze, attualmente in fase di allestimento in cantiere. Le prenotazioni degli accosti sono notizia recente e molto gradita". Gli scali inizieranno il 21 dicembre e proseguiranno tutti i lunedì sino alla fine di marzo. "Inoltre - ha concluso la presidente - il programma del 2021 è confermato". Il numero degli scali previsti per il prossimo anno si aggira intorno ai 190, ennesimo numero record, per il quale però le conferme definitive sono ancora un punto interrogativo a causa dell'incertezza che regna su ogni aspetto della vita e dell'economia in questi mesi. Tra le incognite, nello specifico, ci sono la capienza delle navi, la possibilità di ormeggiare due o tre imbarcazioni in contemporanea e l'eventuale gestione degli sbarchi di migliaia di persone nello stesso porto. Non resta che incrociare le dita. Per tutto.



Citta della Spezia

La Spezia

Riempimenti: Lsct ancora al palo, Tarros al via a settembre

L'Autorità di sistema portuale tira le somme e completa i provvedimenti che consentiranno di stendere il nuovo Prp di Marina di Carrara: "Il Prp spezzino è valido e deve essere attuato".

La Spezia - Con l'approvazione da parte del Comitato di gestione del Piano regolatore di sistema portuale - sintesi del Documento di pianificazione strategica di sistema dei porti della Spezia e Marina di Carrara (Dpss), previsto dalla legge di riforma dei porti e che è stato realizzato a tempo di record dall'Adsp del Mar Ligure Orientale, e dei già vigenti Piani regolatori portuali della Spezia e Marina di Carrara - e del Documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale (Deasp) l'ente di Via del Molo potrà procedere con la stesura del nuovo Prp di Marina di Carrara, risalente all'inizio degli anni Ottanta. Non sono previste, invece, modifiche a quello spezzino, che la presidente Carla Roncallo giudica ben fatto, in grado di garantire sviluppo all'attività logistica e, pertanto, da attuare. Per realizzare il Dpss, che riveste l'importante funzione di definire obiettivi e strategie di sviluppo dei due porti, necessari per la redazione dei singoli Piani regolatori, e che è stato definitivamente approvato, primo in Italia, il 18 luglio scorso, l'Adsp ha coinvolto tutti gli stakeholder del territorio: sono stati raccolti e vagliati i contributi di tutti coloro che hanno voluto fornire la propria visione e far pervenire i propri suggerimenti per lo sviluppo futuro dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. "Si tratta di un passaggio molto importante - hanno detto la presidente Roncallo e il segretario generale, Francesco Di Sarcina -. Da oggi sarà possibile procedere agli aggiornamenti dei due Piani regolatori portuali. Urgente e prioritario risulta essere l'aggiornamento del Prp di Marina di Carrara, la cui ultima versione risale al 1981, solo in parte rivista con successivi adeguamenti tecnico-funzionali. Con la costituzione odierna del Piano regolatore di sistema portuale, si potrà finalmente procedere alla sua modifica. Quello della Spezia, più recente, consente invece di perseguire lo sviluppo programmato del porto e quindi potrà essere aggiornato in un secondo momento. Su Spezia, l'impegno andrà soprattutto nella direzione di spingere tutti i soggetti interessati a mantenere i propri impegni in termini di investimenti programmati". A tal proposito Roncallo e Di Sarcina hanno spiegato come Terminal del Golfo sia in procinto di avviare i lavori del primo lotto a settembre, mentre Lsct stia ancora prendendo tempo. "Nei primi giorni di settembre ci saranno incontri importanti con i vertici della società del gruppo Contship: potrebbero chiedere una dilazione delle tempistiche di investimento previste a causa del Covid, ma di fatto l'hanno già chiesta, visto il ritardo al quale si sta assistendo. Quello di Lsct non è alibi, non è certo l'unica azienda che ha subito gli effetti della crisi innescata dalla pandemia con ripercussioni sul piano industriale e sulla pianificazione degli investimenti". Il Comitato di gestione ha approvato l'assestamento di bilancio 2020, che, sulla scia delle problematiche economiche e finanziarie delle aziende, tiene conto della contrazione delle entrate a seguito della riduzione dei traffici conseguente alla pandemia e dell'esigenza di ridurre per quanto possibile i canoni in modo da supportare i concessionari demaniali che hanno subito riduzioni di fatturato superiori al 20 per cento, così come indicato dal Decreto Rilancio, recentemente convertito in legge. "Su circa 250 concessionari - hanno riferito Roncallo e Di Sarcina - sono una sessantina quelli che hanno risposto di aver avuto una contrazione superiore al 20 per cento, con una media pari al 40 per cento. L'assestamento di bilancio è stato meno formale del solito: entrate e uscite sono cambiate molto rispetto al previsto pertanto abbiamo lavorato per creare un tesoretto con il quale coprire la riduzione degli importi delle concessioni". Il



Dpss punta sui seguenti elementi chiave: - eliminazione delle funzioni portuali ormai residuali al fine di dare spazio al traffico unitizzato; - potenziamento delle funzioni commerciale, crocieristica, cantieristica ed industriale;



Citta della Spezia

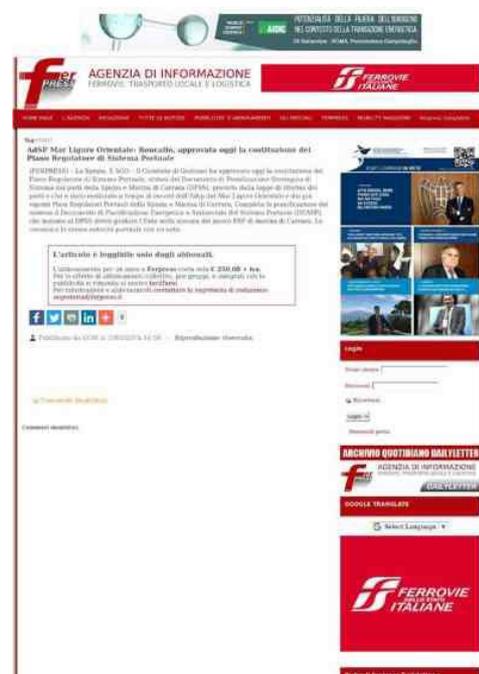
La Spezia

- individuazione di misure pianificatorie volte a favorire sinergie funzionali tra i porti della Spezia e Marina di Carrara; - adeguamento dei fondali al tipo di navi previsto; - integrazione della funzione del retroporto di Santo Stefano di Magra con le attività portuali e doganali e miglioramenti delle connessioni stradali e ferroviarie di accesso al porto con il sistema ferroviario; - introduzione di misure atte a ridurre gli impatti portuali sui quartieri urbani circostanti e sugli specchi acquei, anche attraverso la alimentazione da banchina dei generatori delle navi, sostituzione dei mezzi operativi con motori tradizionali con altri a trazione elettrica e/o GNL; potenziamento degli impianti ferroviari per raggiungere l'obiettivo del 50% del traffico via ferrovia; realizzazione di sistemi di trattamento acque di dilavamento dei piazzali prima del convogliamento in mare; ottimizzazione dell'illuminazione portuale (torri faro) mediante sostituzione delle lampade agli ioduri di sodio con lampade a led; incentivazione della raccolta differenziata dei rifiuti da nave e da imbarcazioni da diporto, ecc. Per centrare gli ultimi fini, risulta molto importante il Deasp, ovvero il Documento di pianificazione energetica e ambientale di sistema portuale, redatto recentemente e pronto dopo la metà del mese, che ha come obiettivo principale la riduzione delle emissioni di CO2. Saranno a tal fine valutati i progetti di sviluppo infrastrutturale già programmati, ai fini della riduzione dei consumi e/o delle emissioni inquinanti, anche in riferimento ai decreti di Valutazione d'Impatto Ambientale ad essi associati ed alle prescrizioni in essi riportate. Obiettivo del Deasp, dopo un'accurata fase di analisi, volta a valutare la situazione attuale delle realtà portuali indagate ed il fabbisogno energetico delle singole attività, è quello di proporre una serie di soluzioni tecnologiche ed innovative che consentano di ridurre l'impiego di energia a parità di servizi offerti, privilegiando le tecnologie maggiormente rispettose dell'ambiente.

AdSP Mar Ligure Orientale: Roncallo, approvata oggi la costituzione del Piano Regolatore di Sistema Portuale

(FERPRESS) - La Spezia, 5 AGO - Il Comitato di Gestione ha approvato oggi la costituzione del Piano Regolatore di Sistema Portuale, sintesi del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dei porti della Spezia e Marina di Carrara (DPSS), previsto dalla legge di riforma dei porti e che è stato realizzato a tempo di record dall' **Adsp** del **Mar Ligure Orientale** e dai già vigenti Piani Regolatori Portuali della Spezia e Marina di Carrara, Completa la pianificazione del sistema il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), che insieme al DPSS dovrà guidare l' Ente nella stesura del nuovo PRP di marina di Carrara. Lo comunica la stessa autorità portuale con un nota. Per realizzare il DPSS, che riveste l' importante funzione di definire obiettivi e strategie di sviluppo dei due porti, necessari per la redazione dei singoli piani regolatori, e che è stato definitivamente approvato, primo in Italia, il 18 luglio scorso, l' **AdSP** ha coinvolto tutti gli stakeholders del territorio. Sono stati raccolti e vagliati così i preziosi contributi di tutti coloro che hanno voluto fornire la propria visione e far pervenire i propri suggerimenti per lo sviluppo futuro dei porti della Spezia

e di Marina di Carrara. "Si tratta di un passaggio molto importante - hanno detto la Presidente Carla Roncallo ed il Segretario Generale Francesco Di Sarcina - Da oggi sarà possibile procedere agli aggiornamenti dei due Piani Regolatori Portuali. Urgente e prioritario risulta essere l' aggiornamento del PRP di Marina di Carrara, la cui ultima versione risale al 1981, solo in parte rivista con successivi adeguamenti tecnico-funzionali. Con la costituzione odierna del Piano di Regolatore di Sistema Portuale, si potrà finalmente procedere alla sua modifica. Quello della Spezia, più recente, consente invece di perseguire lo sviluppo programmato del porto e quindi potrà essere aggiornato in un secondo momento. Su Spezia, l' impegno andrà soprattutto nella direzione di spingere tutti i soggetti interessati a mantenere i propri impegni in termini di investimenti programmati." Il DPSS punta sui seguenti elementi chiave: - eliminazione delle funzioni portuali ormai residuali al fine di dare spazio al traffico unitizzato; - potenziamento delle funzioni commerciale, crocieristica, cantieristica ed industriale; - individuazione di misure pianificatorie volte a favorire sinergie funzionali tra i porti della Spezia e Marina di Carrara; - adeguamento dei fondali al tipo di navi previsto; - integrazione della funzione del retroporto di Santo Stefano di Magra con le attività portuali e doganali e miglioramenti delle connessioni stradali e ferroviarie di accesso al porto con il sistema ferroviario; - introduzione di misure atte a ridurre gli impatti portuali sui quartieri urbani circostanti e sugli specchi acquei, anche attraverso la alimentazione da banchina dei generatori delle navi, sostituzione dei mezzi operativi con motori tradizionali con altri a trazione elettrica e/o GNL; potenziamento degli impianti ferroviari per raggiungere l' obiettivo del 50% del traffico via ferrovia; realizzazione di sistemi di trattamento acque di dilavamento dei piazzali prima del convogliamento in mare; ottimizzazione dell' illuminazione portuale (torri faro) mediante sostituzione delle lampade agli ioduri di sodio con lampade a led; incentivazione della raccolta differenziata dei rifiuti da nave e da imbarcazioni da diporto, ecc. Per questi ultimi fini, risulta molto importante il DEASP, ovvero il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale del sistema portuale, redatto recentemente, che ha come obiettivo principale la riduzione delle emissioni di CO 2. Saranno a tal fine valutati i progetti di sviluppo infrastrutturale già programmati, ai fini della riduzione dei consumi e/o delle emissioni inquinanti, anche in riferimento ai decreti di Valutazione d' Impatto Ambientale ad essi associati ed alle



prescrizioni in essi riportate. Obiettivo del DEASP, dopo un' accurata fase di analisi, volta a valutare la situazione attuale delle realtà portuali indagate



FerPress

La Spezia

ed il fabbisogno energetico delle singole attività, è quello di proporre una serie di soluzioni tecnologiche ed innovative che consentano di ridurre l' impiego di energia a parità di servizi offerti, privilegiando le tecnologie maggiormente rispettose dell' ambiente. Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato l' assestamento di bilancio 2020, che tiene conto della contrazione delle entrate a seguito della riduzione dei traffici conseguente alla pandemia e dell' esigenza di ridurre per quanto possibile i canoni in modo da supportare i concessionari demaniali che hanno subito riduzioni di fatturato superiori al 20%, così come indicato dal Decreto Rilancio, recentemente convertito in Legge. Nel corso della conferenza stampa odierna la Presidente Roncallo ha infine aggiornato i presenti anche in merito a recenti lavori realizzati ed in corso di realizzazione, come la barriera antifonica di Viale San Bartolomeo, oggi conclusa e l' imminente conclusione dei lavori al molo Pagliari, dando poi notizia dell' effettiva ripartenza del Centro Unico Servizi alla merce di Santo Stefano Magra, di nuovo pienamente operativo dopo il primo tentativo di partenza ad inizio anno, ostacolato dal Covid. E' stato fornito anche un aggiornamento sui progetti di Waterfront di Marina di Carrara e sui dragaggi recentemente effettuati in tale porto. Qualche cenno infine sulla situazione dei traffici, che hanno subito una grande flessione nel primo semestre a causa della pandemia (-20% su base semestrale) e stanno iniziando ad avere solo ora una certa ripresa (luglio -13%).

Ok del Comitato di gestione dell' AdSP Ligure Orientale alla costituzione del Piano Regolatore di Sistema Portuale

Nel primo semestre il traffico è calato del -20% Il Comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** ha approvato oggi la costituzione del Piano Regolatore di **Sistema Portuale**, sintesi del Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema** (DPSS) dei porti della Spezia e Marina di Carrara previsto dalla legge di riforma dei porti e dei già vigenti Piani Regolatori Portuali dei due scali portuali amministrati dall' AdSP. Completa la pianificazione del **sistema** il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del **Sistema Portuale** (DEASP), che assieme al DPSS dovrà guidare l' ente **portuale** nella stesura del nuovo PRP di Marina di Carrara. L' authority **portuale** ha ricordato che per realizzare il DPSS, che riveste l' importante funzione di definire obiettivi e strategie di sviluppo dei due porti necessari per la redazione dei singoli piani regolatori e che è stato definitivamente approvato, primo in Italia, il 18 luglio scorso, ha coinvolto tutti gli stakeholders del territorio. L' AdSP ha spiegato che il DPSS punta sui seguenti elementi chiave: eliminazione delle funzioni portuali ormai residuali al fine di dare spazio al traffico unitizzato; potenziamento delle funzioni

commerciale, crocieristica, cantieristica ed industriale; individuazione di misure pianificatorie volte a favorire sinergie funzionali tra i porti della Spezia e Marina di Carrara; adeguamento dei fondali al tipo di navi previsto; integrazione della funzione del retroporto di Santo Stefano di Magra con le attività portuali e doganali e miglioramenti delle connessioni stradali e ferroviarie di accesso al porto con il **sistema** ferroviario; introduzione di misure atte a ridurre gli impatti portuali sui quartieri urbani circostanti e sugli specchi acquee, anche attraverso l' alimentazione da banchina dei generatori delle navi, sostituzione dei mezzi operativi con motori tradizionali con altri a trazione elettrica e/o GNL; potenziamento degli impianti ferroviari per raggiungere l' obiettivo del 50% del traffico via ferrovia; realizzazione di sistemi di trattamento acque di dilavamento dei piazzali prima del convogliamento in mare; ottimizzazione dell' illuminazione **portuale** (torri faro) mediante sostituzione delle lampade agli ioduri di sodio con lampade a led; incentivazione della raccolta differenziata dei rifiuti da nave e da imbarcazioni da diporto, ecc. L' ente **portuale** ha precisato inoltre che per questi ultimi fini, risulta molto importante il DEASP, redatto recentemente, che ha come obiettivo principale la riduzione delle emissioni di CO2. Saranno a tal fine valutati i progetti di sviluppo infrastrutturale già programmati, ai fini della riduzione dei consumi e/o delle emissioni inquinanti, anche in riferimento ai decreti di Valutazione d' Impatto Ambientale ad essi associati ed alle prescrizioni in essi riportate. Commentando la delibera del Comitato di gestione, la presidente dell' AdSP, Carla Roncallo, e il segretario generale dell' ente, Francesco Di Sarcina, hanno sottolineato che «si tratta di un passaggio molto importante. Da oggi - hanno specificato - sarà possibile procedere agli aggiornamenti dei due Piani Regolatori Portuali. Urgente e prioritario risulta essere l' aggiornamento del PRP di Marina di Carrara, la cui ultima versione risale al 1981, solo in parte rivista con successivi adeguamenti tecnico-funzionali. Con la costituzione odierna del Piano di Regolatore di **Sistema Portuale**, si potrà finalmente procedere alla sua modifica. Quello della Spezia, più recente, consente invece di perseguire lo sviluppo programmato del porto e quindi potrà essere aggiornato in un secondo momento. Su Spezia, l' impegno andrà soprattutto nella direzione di spingere tutti i soggetti interessati a mantenere i propri impegni in termini di investimenti programmati». Inoltre oggi il Comitato di gestione ha approvato anche l' assestamento del bilancio 2020 dell' AdSP,



OK del Comitato di gestione dell' AdSP Ligure Orientale alla costituzione del Piano Regolatore di Sistema Portuale

Nel primo semestre il traffico è calato del -20%

Il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha approvato oggi la costituzione del Piano Regolatore di Sistema Portuale, sintesi del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) dei porti della Spezia e Marina di Carrara previsto dalla legge di riforma dei porti e dei già vigenti Piani Regolatori Portuali dei due scali portuali amministrati dall' AdSP. Completa la pianificazione del sistema il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), che assieme al DPSS dovrà guidare l' ente portuale nella stesura del nuovo PRP di Marina di Carrara.

L' authority portuale ha ricordato che per realizzare il DPSS, che riveste l' importante funzione di definire obiettivi e strategie di sviluppo dei due porti necessari per la redazione dei singoli piani regolatori e che è stato definitivamente approvato, primo in Italia, il 18 luglio scorso, ha coinvolto tutti gli stakeholders del territorio.

L' AdSP ha spiegato che il DPSS punta sui seguenti elementi chiave: eliminazione delle funzioni portuali ormai residuali al fine di dare spazio al traffico unitizzato; potenziamento delle funzioni commerciali, crocieristica, cantieristica ed industriale; individuazione di misure pianificatorie volte a favorire sinergie funzionali tra i porti della Spezia e Marina di Carrara; adeguamento dei fondali al tipo di navi previsto; integrazione della funzione del retroporto di Santo Stefano di Magra con le attività portuali e doganali e miglioramenti delle connessioni stradali e ferroviarie di accesso al porto con il sistema ferroviario; introduzione di misure atte a ridurre gli impatti portuali sui quartieri urbani circostanti e sugli specchi acquee, anche attraverso l' alimentazione da banchina dei generatori delle navi, sostituzione dei mezzi operativi con motori tradizionali con altri a trazione elettrica e/o GNL; potenziamento degli impianti ferroviari per raggiungere l' obiettivo del 50% del traffico via ferrovia; realizzazione di sistemi di trattamento acque di dilavamento dei piazzali prima del convogliamento in mare; ottimizzazione dell' illuminazione portuale (torri faro) mediante sostituzione delle lampade agli ioduri di sodio con lampade a led; incentivazione della raccolta differenziata dei rifiuti da nave e da imbarcazioni da diporto, ecc.

L' ente portuale ha precisato inoltre che per questi ultimi fini, risulta molto importante il DEASP, redatto recentemente, che ha come obiettivo principale la riduzione delle emissioni di CO2. Saranno a tal fine valutati i progetti di sviluppo infrastrutturale già programmati, ai fini della riduzione dei consumi e/o delle emissioni inquinanti, anche in riferimento ai decreti di Valutazione d' Impatto Ambientale ad essi associati ed alle prescrizioni in essi riportate.

aggiornamento - ha spiegato l' ente - che tiene conto della contrazione delle entrate a seguito della riduzione dei traffici conseguente



Informare

La Spezia

alla pandemia e dell' esigenza di ridurre per quanto possibile i canoni in modo da supportare i concessionari demaniali che hanno subito riduzioni di fatturato superiori al 20%, così come indicato dal Decreto Rilancio, recentemente convertito in legge. In occasione della riunione odierna l' ente ha reso noto che nel primo semestre di quest' anno, a causa della pandemia, il traffico delle merci nel **sistema portuale** ha registrato una flessione del -20%, trend negativo che solo nell' ultimo periodo sta mostrando una certa attenuazione con un -13% segnato a luglio.

Informazioni Marittime

La Spezia

La Spezia e Carrara, obiettivo: metà del traffico via ferrovia

L' Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale approva la costituzione del Piano regolatore di sistema portuale. Traffico dei primi sei mesi in calo del 20 per cento, con luglio che segna una ripresa

Ottimizzazione degli spazi, potenziamento dei cantieri e dell' industria. Metà del traffico da movimentare via treno e fondali adeguati, senza dimenticare l' ambiente. Si delinea in questi termini il futuro dei porti di La Spezia e Marina di Carrara. Il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale ha approvato oggi la costituzione del Piano regolatore di sistema portuale (PRSP), sintesi del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), il nuovo strumento di pianificazione portuale previsto dalla legge di riforma dei porti del 2016, che le Autorità di sistema portuale stanno man mano approvando. L' Adsp spezzina è stata la prima di tutte a farlo, il 18 luglio scorso. Completa la pianificazione il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), che insieme al DPSS dovrà guidare l' ente nella stesura del nuovo Piano regolatore portuale di Marina di Carrara, che ha bisogno di un aggiornamento, contrariamente a La Spezia che può farlo in una fase successiva. Lo scenario è quello di un porto che deve fare i conti, come tutti, con la crisi economica.

Per quanto riguarda il sistema portuale ligure orientale, la riduzione dei traffici è stato del 20 per cento in questi primi sei mesi e luglio segna una ripresa con una flessione, rispetto a luglio 2019, del -13 per cento. Il DPSS è il frutto anche del contributo degli stakeholders del territorio, raccoglie le idee e le proposte per lo sviluppo dei porti di La Spezia e Marina di Carrara. Cosa prevede per loro? La sostituzione delle funzioni portuali obsolete col traffico unitizzato, il potenziamento della crocieristica, della cantieristica e del comparto industriale, sinergia tra Spezia e Carrara, adeguamento dei fondali, integrazione del retroporto di Santo Stefano di Magra con le attività portuali e doganali, miglioramento di strade e ferrovie (potenziando quest' ultima fino al 50 per cento del traffico), utilizzo di mezzi ecologici, sia a terra che in mare, ottimizzazione energetica, incentivi ambientali e raccolta differenziata. Per la presidente e il segretario generale dell' Adsp della Liguria Orientale, **Carla Roncallo** e Francesco Di Sarcina, si tratta di un passaggio molto importante per procedere agli aggiornamenti dei due piani regolatori portuali, soprattutto quello di Marina di Carrara, che risale al 1981, più qualche adeguamento fatto successivamente. Quello di La Spezia è più recente, ha uno sviluppo più programmabile e potrà quindi essere aggiornato in un secondo momento. Per La Spezia, sottolinea **Carla Roncallo**, quello che conta è «spingere tutti i soggetti interessati a mantenere i propri impegni in termini di investimenti programmati». L' altro documento importante è il DEASP-Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale del Sistema Portuale, redatto recentemente dall' Adsp ligure, che ha come obiettivo principale la riduzione delle emissioni di anidride carbonica. Valuta i progetti di sviluppo infrastrutturale già programmati, stima il fabbisogno energetico delle singole attività, e permette di proporre soluzioni tecnologiche e innovative per la tutela dell' ambiente. Il Comitato di Gestione ha infine approvato l' assestamento di bilancio 2020, che tiene conto della contrazione delle entrate per il lockdown e del piano di riduzione dei canoni dei canoni per i concessionari demaniali che hanno subito riduzioni di fatturato superiori al 20 per cento, così come indicato dal Decreto Rilancio, poi convertito in legge.



Approvato Dpss di Spezia e Marina Carrara

Vezio Benetti

LA SPEZIA Il Comitato di Gestione ha approvato la costituzione del Piano Regolatore di Sistema portuale, sintesi del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dei porti della Spezia e Marina di Carrara (Dpss), previsto dalla legge di riforma dei porti e che è stato realizzato a tempo di record dall'AdSp del mar Ligure orientale e dai già vigenti Piani regolatori portuali della Spezia e Marina di Carrara. Completa la pianificazione del sistema il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (Deasp), che insieme al Dpss dovrà guidare l'Ente nella stesura del nuovo Prp di Marina di Carrara. Per realizzare il Dpss, che riveste l'importante funzione di definire obiettivi e strategie di sviluppo dei due porti, necessari per la redazione dei singoli piani regolatori, e che è stato definitivamente approvato, primo in Italia, il 18 Luglio scorso, l'AdSp ha coinvolto tutti gli stakeholders del territorio. Sono stati raccolti e vagliati così i preziosi contributi di tutti coloro che hanno voluto fornire la propria visione e far pervenire i propri suggerimenti per lo sviluppo futuro dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. Si tratta di un passaggio molto importante hanno detto la presidente Carla Roncallo ed il segretario generale Francesco Di Sarcina. Da oggi sarà possibile procedere agli aggiornamenti dei due Piani regolatori portuali. Urgente e prioritario risulta essere l'aggiornamento del Prp di Marina di Carrara, la cui ultima versione risale al 1981, solo in parte rivista con successivi adeguamenti tecnico-funzionali. Con la costituzione odierna del Piano di Regolatore di Sistema portuale, si potrà finalmente procedere alla sua modifica. Quello della Spezia, più recente, consente invece di perseguire lo sviluppo programmato del porto e quindi potrà essere aggiornato in un secondo momento. Su Spezia, l'impegno andrà soprattutto nella direzione di spingere tutti i soggetti interessati a mantenere i propri impegni in termini di investimenti programmati. Il Dpss punta sui seguenti elementi chiave: eliminazione delle funzioni portuali ormai residuali al fine di dare spazio al traffico unitizzato; potenziamento delle funzioni commerciale, crocieristica, cantieristica ed industriale; individuazione di misure pianificatorie volte a favorire sinergie funzionali tra i porti della Spezia e Marina di Carrara; adeguamento dei fondali al tipo di navi previsto; integrazione della funzione del retroporto di Santo Stefano di Magra con le attività portuali e doganali e miglioramenti delle connessioni stradali e ferroviarie di accesso al porto con il sistema ferroviario; introduzione di misure atte a ridurre gli impatti portuali sui quartieri urbani circostanti e sugli specchi acquei, anche attraverso la alimentazione da banchina dei generatori delle navi, sostituzione dei mezzi operativi con motori tradizionali con altri a trazione elettrica e/o Gnl; potenziamento degli impianti ferroviari per raggiungere l'obiettivo del 50% del traffico via ferrovia; realizzazione di sistemi di trattamento acque di dilavamento dei piazzali prima del convogliamento in mare; ottimizzazione dell'illuminazione portuale (torri faro) mediante sostituzione delle lampade agli ioduri di sodio con lampade a led; incentivazione della raccolta differenziata dei rifiuti da nave e da imbarcazioni da diporto, ecc. Per questi ultimi fini, risulta molto importante il Deasp, ovvero il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale del sistema portuale, redatto recentemente, che ha come obiettivo principale la riduzione delle emissioni di CO2. Saranno a tal fine valutati i progetti di sviluppo infrastrutturale già programmati, ai fini della riduzione dei consumi e/o delle emissioni inquinanti, anche in riferimento ai decreti di Valutazione impatto ambientale



ad essi associati ed alle prescrizioni in essi riportate. Obiettivo del Deasp, dopo un'accurata fase di analisi, volta a valutare la situazione attuale delle realtà portuali indagate ed il fabbisogno energetico delle singole attività, è quello di proporre una serie di soluzioni tecnologiche ed innovative che consentano di ridurre



Messaggero Marittimo

La Spezia

l'impiego di energia a parità di servizi offerti, privilegiando le tecnologie maggiormente rispettose dell'ambiente. Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato l'assestamento di bilancio 2020, che tiene conto della contrazione delle entrate a seguito della riduzione dei traffici conseguente alla pandemia e dell'esigenza di ridurre per quanto possibile i canoni in modo da supportare i concessionari demaniali che hanno subito riduzioni di fatturato superiori al 20%, così come indicato dal Decreto Rilancio, recentemente convertito in Legge. Nel corso della conferenza stampa odierna la presidente Roncallo ha infine aggiornato i presenti anche in merito a recenti lavori realizzati ed in corso di realizzazione, come la barriera antifonica di viale San Bartolomeo, oggi conclusa e l'imminente conclusione dei lavori al molo Pagliari, dando poi notizia dell'effettiva ripartenza del Centro Unico Servizi alla merce di Santo Stefano Magra, di nuovo pienamente operativo dopo il primo tentativo di partenza ad inizio anno, ostacolato dal Covid. E' stato fornito anche un aggiornamento sui progetti di waterfront di Marina di Carrara e sui dragaggi recentemente effettuati in tale porto. Qualche cenno infine sulla situazione dei traffici, che hanno subito una grande flessione nel primo semestre a causa della pandemia (-20% su base semestrale) e stanno iniziando ad avere solo ora una certa ripresa (Luglio -13%).

I porti della Spezia e Carrara sempre pi uniti: ecco il nuovo piano regolatore

LA SPEZIA - Via libera dal Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure orientale al Piano regolatore di **sistema portuale**, sintesi del Documento di pianificazione strategica di **sistema** dei porti approvato nei giorni scorsi - primo caso in Italia dalla legge di riforma dei porti - e dei piani regolatori dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. "Si tratta di un passaggio molto importante - spiegano la presidente Carla Roncallo ed il segretario generale Francesco Di Sarcina -, perché da oggi sarà possibile procedere agli aggiornamenti dei due Piani regolatori portuali, a partire da quello del porto di Marina di Carrara, più datato, mentre quello della Spezia, più recente, consente invece di perseguire lo sviluppo programmato". U na pianificazione sinergica che vede tra i suoi obiettivi "l' eliminazione delle funzioni portuali ormai residuali al fine di dare spazio al traffico unitizzato, il potenziamento delle funzioni commerciali, crocieristiche, cantieristiche ed industriali, ma anche la realizzazione di misure volte a favorire sinergie funzionali tra i porti della Spezia e Marina di Carrara". Nella stessa seduta, il Comitato di gestione ha approvato l' assestamento di bilancio 2020, attraverso cui è stata deliberata la riduzione dei canoni di concessione ai concessionari demaniali che hanno subito riduzioni di fatturato superiori al 20%: dei 250 concessionari del porto della Spezia, in sessanta hanno già risposto all' appello dell' ente di via del Molo. "Abbiamo dovuto rivedere al ribasso i numeri - spiega la Roncallo -. Viviamo di traffici e di canoni, abbiamo rivisto le previsioni ma abbiamo conservato un tesoretto per poter operare la riduzione ai canoni di concessione a carico dei concessionari marittimi, cui dedicheremo attenzione massima". Un bilancio che risente anche del drastico calo dei traffici. Nella prima metà del 2020 l' emergenza Covid19 ha ridotto del venti per cento i traffici, con punte del quaranta per cento a maggio, mentre il dato di luglio, -13%, fa ben sperare. "Ci sono segnali di lento ritorno alla normalità - aggiunge la presidente dell' ente **portuale** -, e anche sul traffico crocieristico i segnali sono buoni: da Costa Crociere è arrivata la prenotazione di scali per dicembre e per il 2021 relativi alla nuova Costa Firenze, e anche il programma degli scali per il prossimo anno da parte delle compagnie è confermato". Approfondimenti Ponte Genova San Giorgio, ultimissimi dettagli poi la riapertura al traffico Ponte, trecentomila su Primocanale per l' inaugurazione del nuovo viadotto Video Caos viabilit, scontro Autostrade-ministero Trasporti su variazioni controlli Caos viabilit, scontro Autostrade-ministero Trasporti su variazioni controlli (2) Ponte Genova San Giorgio, intervento sulla pavimentazione poi l' apertura al traffico Commenti.



Il Covid si è mangiato un quinto della movimentazione portuale

RAVENNA A maggio il traffico portuale era calato del 18%. A giugno la flessione è arrivata quasi al venti per cento (19,7%): il Covid si è mangiato un quinto del movimento merce su Ravenna. Ora **Autorità portuale** spera nel rimbalzo di luglio, tanto che il presidente Daniele Rossi auspica «un'inversione di tendenza e finalmente un segno positivo dopo 4 mesi di contrazione dei traffici». Nel report del primo semestre sono già anticipate le merceologie che in luglio hanno ripreso in maniera significativa, con recuperi anche a doppia cifra percentuale». La prima stima del mese di luglio vedrebbe un aumento dei traffici, rispetto allo scorso anno, del 2,5%. «Tale crescita sarebbe da attribuire all'arrivo in porto di oltre 20 navi con circa 400 mila tonnellate di prodotti agroalimentari ma anche dalla buona performance dei prodotti metallurgici che, dopo diversi mesi, ritornano con un segno positivo», dice Rossi. In attesa delle conferme di luglio, i dati mostrano un giugno con un traffico ancora in difficoltà (-25% rispetto allo stesso mese del 2019) che soffre la lenta ripartenza dell'economia. Nel primo semestre, i materiali da costruzione con 1.810.324 tonnellate movimentate, hanno registrato nei primi sei mesi del 2020 un calo del 29,3%, con 751 mila tonnellate in meno rispetto alla medesima movimentazione dello scorso anno, da imputarsi principalmente al calo delle materie prime (-30,3%) per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, con 1.586.930 tonnellate (689 mila tonnellate in meno rispetto lo stesso periodo dell'anno precedente). I prodotti metallurgici, con 2.613.461 tonnellate, risultano in calo, rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno, del 28,6% (1.049 mila tonnellate in meno), cui il mese di giugno contribuisce con un calo del 25,7% (162 mila tonnellate in meno rispetto giugno 2019). Il traffico che soffre meno è il Spostando, poi, l'analisi sulle categorie merceologiche, il comparto agroalimentare che con 2.184.571 tonnellate di merce, ha registrato un calo del 10,9% (267 mila tonnellate in meno) rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno. Male anche i container: il traffico pari a 99.171 teu nel primo semestre 2020, perde rispetto al 2019 ben 10.803 teu, pari ad una flessione del 9,8%. Nel solo mese di giugno i TEUs sono stati 17.702, con una flessione del 15,6%. Il numero delle toccate delle navi portacontainer, in particolare, è stato pari a 217 contro le 298 del periodo gennaio-giugno 2019.



Nel secondo trimestre di quest' anno il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -26,2%

Segnali di ripresa a luglio Lo scorso mese il traffico nel **porto di Ravenna** è diminuito del -25,6% essendo stato pari a 1,8 milioni di tonnellate rispetto a 2,4 milioni di tonnellate nel giugno 2019, flessione che porta a -26,2% la riduzione complessiva dei volumi movimentati dallo scalo nel primo trimestre del 2020 che sono ammontati a quasi 3,3 milioni di tonnellate rispetto a 4,7 milioni di tonnellate nel periodo aprile-giugno dello scorso anno. A giugno 2020, ad eccezione dei rotabili che sono cresciuti del +5,8% a 151mila tonnellate, sono risultate in diminuzione tutte le altre tipologie di merci a partire dai prodotti petroliferi e dalle altre rinfuse liquide che sono state pari rispettivamente a 234mila tonnellate (-16,0%) e 122mila tonnellate (-22,1%). Le rinfuse secche hanno totalizzato 634mila tonnellate (-35,6%). Le merci convenzionali sono state 471mila tonnellate (-25,1%) e le merci containerizzate 190mila tonnellate (-17,8%). Nel secondo trimestre di quest' anno le rinfuse liquide sono calate del -20,9% a 975mila tonnellate, di cui 518mila tonnellate di prodotti petroliferi (-27,1%), 275mila tonnellate di derrate alimentari (-14,7%) e 181mila tonnellate di prodotti chimici (-8,8%). Le merci containerizzate sono ammontate a 573mila tonnellate (-11,3%) e sono state realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 51mila teu (-11,6%). I rotabili sono stati 314mila tonnellate (-21,7%). Tra le altre merci secche, attestatesi globalmente a 3,3 milioni di tonnellate (-30,0%), i prodotti metallurgici sono stati pari a 1,1 milioni di tonnellate (-39,6%), i minerali greggi, manufatti e materiali da costruzione a 816mila tonnellate (-44,8%), le derrate alimentari a 731mila tonnellate (+32,0%), i concimi a 337mila tonnellate (+35,5%), i prodotti agricoli a 214mila tonnellate (-44,3%), i prodotti chimici a 16mila tonnellate (-28,3%) e i combustibili e minerali solidi a 15mila tonnellate (-84,0%). Nei primi sei mesi di quest' anno il traffico complessivo è stato di 10,7 milioni di tonnellate, con una contrazione del -19,7% sulla prima metà del 2019. Le rinfuse solide hanno totalizzato 4,3 milioni di tonnellate (-19,9%), i prodotti petroliferi 1,1 milioni di tonnellate (-16,2%) e le altre rinfuse liquide 927mila tonnellate (-7,1%). Nel settore delle merci convenzionali sono state movimentate 2,6 milioni di tonnellate (-28,4%), in quello dei container 1,1 milioni di tonnellate (-10,2%) con una movimentazione di contenitori pari a 99mila teu (-9,8%) e nel segmento dei carichi ro-ro 679mila tonnellate (-14,9%). L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settenzionale ha reso noto che, dopo i durissimi mesi del primo semestre di quest' anno, a luglio è stata rilevata una crescita del traffico delle merci stimata pari ad oltre il +2,5% sul luglio 2019.



5 agosto 2020

Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -26,2%

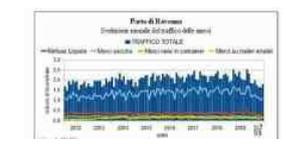
Segnali di ripresa a luglio

Lo scorso mese il traffico nel porto di Ravenna è diminuito del -25,6% essendo stato pari a 1,8 milioni di tonnellate rispetto a 2,4 milioni di tonnellate nel giugno 2019. Si registra una flessione che porta a -26,2% la riduzione complessiva dei volumi movimentati dallo scalo nel primo trimestre del 2020 che sono ammontati a quasi 3,3 milioni di tonnellate rispetto a 4,7 milioni di tonnellate nel periodo aprile-giugno dello scorso anno.

A giugno 2020, ad eccezione dei rotabili che sono cresciuti del +5,8% a 151mila tonnellate, sono risultate in diminuzione tutte le altre tipologie di merci a partire dai prodotti petroliferi e dalle altre rinfuse liquide che sono state pari rispettivamente a 234mila tonnellate (-16,0%) e 122mila tonnellate (-22,1%). Le rinfuse secche hanno totalizzato 634mila tonnellate (-35,6%). Le merci convenzionali sono state 471mila tonnellate (-25,1%) e le merci containerizzate 190mila tonnellate (-17,8%).

Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico complessivo è stato di 10,7 milioni di tonnellate, con una contrazione del -19,7% sulla prima metà del 2019. Le rinfuse solide hanno totalizzato 4,3 milioni di tonnellate (-19,9%), i prodotti petroliferi 1,1 milioni di tonnellate (-16,2%) e le altre rinfuse liquide 927mila tonnellate (-7,1%). Nel settore delle merci convenzionali sono state movimentate 2,6 milioni di tonnellate (-28,4%), in quello dei container 1,1 milioni di tonnellate (-10,2%) con una movimentazione di contenitori pari a 99mila teu (-9,8%) e nel segmento dei carichi ro-ro 679mila tonnellate (-14,9%).

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settenzionale ha reso noto che, dopo i durissimi mesi del primo semestre di quest'anno, a luglio è stata rilevata una crescita del traffico delle merci stimata pari ad oltre il +2,5% sul luglio 2019.



Compagnia portuale di Ravenna. I soci sfiduciano con voto unanime presidente e vice

L'assemblea dei soci della Compagnia Portuale di Ravenna ha sfiduciato, con voto unanime, il presidente Nicola Savoia e il vice presidente Ivan Lombini.

L'assemblea dei soci della Compagnia Portuale di **Ravenna** ha sfiduciato, con voto unanime, il presidente Nicola Savoia e il vice presidente Ivan Lombini. E' quanto accaduto lunedì 3 agosto al termine dell'assemblea della cooperativa che gestisce i servizi logistici nel **porto** di **Ravenna**. È quanto riporta il quotidiano Corriere di Romagna, in edicola quest'oggi 5 agosto, nelle pagine della cronaca locale. Già nelle settimane precedenti all'assemblea, si era palesata un'aria tesa all'interno della cooperativa, che preannunciava il terremoto di lunedì. 200 soci avevano firmato una petizione per la rimozione integrale del Cda, a causa di alcune spese 'dubbe' messe in conto alla cooperativa e giudicate 'personali' dai firmatari. Lunedì sera Savoia e Lombini hanno presentato la relazione, senza convincere i soci e l'assemblea ne ha votato la sfiducia. Nei giorni precedenti all'assemblea di Bilancio, tenutasi il 21 luglio, Luca Grilli (direttore della cooperativa e membro del Cda), dopo aveva firmato la petizione, si era presentato dimissionario. Stessa decisione era stata presa anche da Luca Giunchi, consigliere delegato. Nell'incontro di lunedì sera, i due hanno chiarito formalmente le proprie posizioni davanti ai soci ed è stato proprio Grilli, al termine della relazione di presidente e vice, a chiedere ufficialmente che si passasse alla votazione per confermare o sfiduciare i vertici della cooperativa. La decisione dei soci è stata unanime: sfiducia. Il 13 agosto è prevista una nuova assemblea per l'elezione dei nuovi vertici della cooperativa Compagnia Portuale.



Svolta al porto: cambia il piano regolatore

L' autorità di sistema al lavoro per 'rinfrescare' il documento datato 1981: «Servono adeguamenti: azione urgente e prioritaria»

CARRARA Via libera dalla conferenza dei servizi al lotto 4 del waterfront di Marina di Carrara, quello riguardante la passeggiata lungo la diga foranea del porto. L' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale ha licenziato il progetto che, una volta limato, sarà appaltato già nei prossimi mesi. L' annuncio arriva direttamente dalla presidente dell' ente **portuale**, Carla Roncallo, a margine della presentazione del Piano regolatore di **sistema portuale**, il nuovo modello di pianificazione sintesi del documento di pianificazione strategica di **sistema** dei porti (il primo ad essere approvato in Italia dopo la riforma delle **autorità** portuali; ndr) e dei piani regolatori dei singoli scali mercantili. «Il progetto del lotto 4 verrà ora limato e reso definitivo così da essere affidato in appalto - spiega la Roncallo -. Crediamo che entro novembre possa essere pubblicato il bando per l' aggiudicazione dei lavori, mentre il cantiere dovrebbe partire in primavera». Novità anche per i lotti 1 e 2, accorpatisi in un unico progetto. «C' è stato qualche rallentamento iniziale, perché nei lotti è compresa anche un' area da bonificare, ma pensiamo di chiudere la conferenza dei servizi nella seconda metà di settembre, per poi adottare lo stesso iter del lotto 4. Il lotto 3 è rimasto un po' indietro, ma siamo comunque soddisfatti perché questi primi interventi possono già cambiare il volto di quella zona». Proprio dalla costituzione del Piano regolatore di **sistema portuale** arriva anche un' altra conferma: il vecchio piano regolatore del porto di Marina di Carrara sarà modificato. «Si tratta di un passaggio molto importante - hanno detto la presidente Carla Roncallo e il segretario generale dell' ente **portuale**, Francesco Di Sarcina -, perché da oggi sarà possibile procedere agli aggiornamenti dei due Piani regolatori portuali. Quello di Marina di Carrara, la cui ultima versione risale al 1981 salvo poi essere in parte rivista con successivi adeguamenti tecnico funzionali, è urgente e prioritario». Dalla Roncallo anche il punto su alcuni interventi in corso d' opera nel porto di Marina di Carrara. «Stiamo completando la fascia ferroviaria interna al porto, credo che i lavori si concluderanno entro la fine dell' anno; contestualmente, Rfi sta lavorando con risorse proprie alla realizzazione del raccordo tra il porto e la stazione di Massa Zona Industriale. Tra i nostri obiettivi c' è il potenziamento del trasporto su ferrovia: l' idea è quella di 'agganciare' il traffico ferroviario di Marina di Carrara al retroporto di Santo Stefano, così da abbattere le tariffe e promuovere l' utilizzo di queste modalità. Per quanto riguarda le crociere, ci siamo presi qualche mese di tempo in più, ma crediamo che i due porti possano integrarsi anche in questo settore». Non mancano però le note dolenti: secondo i dati diffusi dall' Ap, nel primo semestre dell' anno il porto di Marina di Carrara ha perso il venti per cento dei traffici rispetto allo stesso periodo del 2019, con punte del quaranta per cento a maggio: proprio per questo motivo, l' ente, nell' approvare l' assestamento di bilancio, ha messo da parte un 'tesoretto' con cui far fronte alle minori entrate dovute all' iniziativa, adottata dallo stesso ente, di ridurre i canoni ai concessionari marittimi che in questi mesi abbiamo subito un calo di almeno il venti per cento del fatturato, così come prevede il Decreto Rilancio. Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

«Il Forte del Molo vediamo insieme a porto turistico, ex silos e Marzocco»

Il presidente dell' Authority Corsini: è un disegno così ampio che va oltre i tempi di un incarico, la città deve farlo proprio

livorno«Il Forte del Molo Mediceo è un tassello importante nel puzzle del **porto** ma soprattutto un patrimonio della città: offre una straordinaria suggestione già di per sé ma bisogna guardarlo nell' insieme del mosaico del quale fa parte. Ecco perché dico: tutto questo non può stare nell' orizzonte né dell' incarico a un presidente di Authority e nemmeno del mandato di un sindaco. È l' "intelligenza collettiva" della città che deve sentire come proprio il progetto di un ridisegno talmente importante che viaggia sì sulle gambe delle scelte di persone concrete ma in certo qual modo va oltre e deve diventare patrimonio comune se vogliamo che Livorno arrivi in fondo a una trasformazione che le farà guardare al futuro con occhi nuovi». È raro che l' ingegner Stefano Corsini, 62 candeline spente pochi giorni fa, numero uno dell' Authority, spesso così prudente, si avventuri in enunciazioni di questo tipo. In genere si affida a pragmatismo e basso profilo, preferisce i piccoli passi nei meandri insidiosi della burocrazia piuttosto che i roboanti annunci delle "magnifiche sorti e progressive". Ma stavolta no. Per quanto possa forse apparire paradossale se pensiamo che l' incarico di Corsini scade nel prossimo mese di marzo, il presidentissimo di Palazzo Rosciano dopo aver affidato a un video il racconto del senso complessivo degli interventi sul **porto** lato merci, qui prende al balzo le domande del Tirreno sul fortilizio seicentesco ai piedi della "torre di controllo" dell' Avvisatore per provare a squadernare anche sul versante del **porto** dei passeggeri un' idea che vada al di là di questo o quel lavoro, di questo o quell' appalto. «C' è bisogno di molto lavoro ancora prima di arrivare a rendere fruibile il forte all' imboccatura del **Porto** Mediceo. Obiettivo: arrivare a una riqualificazione che ci permetta di darlo eventualmente in concessione a soggetti in grado di sviluppare ulteriori passi in avanti nel recupero e un utilizzo degli spazi a beneficio della città». Come? Cosa? Quando? «Ancora troppo presto, vedremo», mette le mani avanti il presidente del **porto**. Basta peraltro accendere la miccia dei lavori di consolidamento al Forte del Molo Mediceo per sentirsi voltare in un attimo la risposta a includere anche qualcos' altro: la Fortezza Vecchia, per dirne una. Corsini risponde alla preoccupazione che il nostro giornale aveva messo nero su bianco proprio nel magic moment della ripartenza dopo la lunga chiusura per il Covid-19: ce la faranno i nostri eroi a evitare che a fine anno, alla scadenza dell' accordo del dicembre scorso, ci si ritrovi con il rischio di una Fortezza Vecchia chiusa non per il coronavirus bensì per le stupide beghe di competenze burocratiche? «Con Regione e Comune di Livorno - ribatte Corsini - siamo lavorando per arrivare al federalismo culturale: confido che ce la faremo, finora non siamo stati con le mani in mano e alla fine la Fortezza non chiuderà i battenti». L' altra tessera del mosaico è un po' più in là, ma anche quello è un gioiello (datato Quattrocento, firmato forse Leon Battista Alberti): è la Torre del Marzocco. «A giorni ripartiranno i lavori, le condizioni giuridiche per lo sblocco sono già state acquisite: ora c' è da completare i lavori, dar modo a Eni di spostare i tubi. È il passaggio che ci consentirà la risagomatura del canale, e questo farà bene all' accessibilità dei terminal. Servirà però anche per far decollare il progetto di restituire acquaticità a questa magnifica torre: così la renderemo fruibile». Di nuovo dentro al Mediceo: questione **porto** turistico.



Il Tirreno

Livorno

«La concessione - rincara Corsini - va avanti nei tempi che ha: è una infrastruttura rivolta a una clientela internazionale, guarda a una taglia di barche che verranno da fuori proprio perché nasce con l'idea di aprirsi all'esterno invece che semplicemente sistemare le nostre barche». Difficile però far digerire ai livornesi il fatto che sia precluso ai cittadini di mettere piede in uno spazio che finora era accessibile e transitabile. Il presidente dell' Authority respinge al mittente l'accusa: «Ma guardi - replica - che il porto turistico non sarà off limits, ci si potrà andare, niente cancelli né barriere». Resta il fatto che o si trovano soluzioni per la piccola nautica del "popolo delle barchette" o è facile immaginare un bailamme di proteste. Per Corsini la risposta c'è: si chiama Bellana. Ben venga, affermano i proprietari di piccole barche ma il dimensionamento previsto dagli strumenti del Comune non basta: il Consorzio punta ad avere spazio per 1.200 barche, le mappa municipali ne accolgono la metà. «Noi Authority abbiamo provato a avanzare soluzioni intermedie che contemperassero le esigenze ma - dice Corsini - senza spuntarla. Ora dico che è meglio comunque partire piuttosto che star fermi a aspettare che tutti siano soddisfatti, vedremo cammin facendo cosa sarà possibile fare altrimenti si rischia di rinviare tutto e basta». Poi puntualizza: «Vedo un polo nautico che potrebbe ambire a un livello modello Barcellona, certo che bisogna crederci». Qualcosa del genere vale anche per l'ennesimo tassello del puzzle portuale: l'ex silos. «Si sta semplicemente sistemando l'intonaco e provvedendo alla messa in sicurezza. Per ora ci fermiamo lì, ovvio che serva molto di più: ma intanto non sembrerà più un enorme fabbricato in rovina». Mauro Zucchelli© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Via alla missione, entrano in scena i palombari

Piombino, da stamani nave Caprera in azione nel golfo di Follonica. Una task force di 160 uomini per recuperare le ecoballe

PIOMBINO Stamani prende il via la fase operativa della missione di recupero delle ecoballe disperse sul fondale del golfo di Follonica non lontano dall' isola di Cerboli. Il cacciamine Rimini ha iniziato ieri sera il controllo degli obiettivi già mappati nei mesi scorsi. Si tratta di 28 ecoballe individuate dai sommozzatori della Guardia Costiera. L' area delle ricerche verrà poi estesa per verificare la presenza di altre ecoballe, in teoria ne mancano 12 all' appello oltre le 28 già menzionate. Ieri intanto tutte le forze impegnate nella missione hanno iniziato le operazioni preliminari. Si tratta di una task force composta da circa 160 persone tra uomini della Marina, Protezione Civile, Autorità di **Porto**, Guardia Costiera, Ispra e Arpat. Il piano prevede l' intervento di un team di Palombari del Gruppo Operativo Subacquei (Gos) del Comando Subacquei ed Incursori (Comsubin), di nave Tedeschi, di nave Rimini e nave Caprera del Comando in Capo della Squadra Navale (Cincnav) e dell' Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino. Le attività, prevedono l' impiego delle capacità indagine subacquea del cacciamine Rimini che consentiranno di fornire ai palombari la precisa posizione di ciascuna ecoballa, in modo di consentirne il recupero attraverso una particolare procedura finalizzata a limitare al massimo la dispersione di materiale. Il metodo lo abbiamo già illustrato: una rete a maglia fine che incapperà la massa di plastica per evitare rischi di sfaldamento durante la risalita verso la superficie. Una volta giunte in superficie le ecoballe verranno imbarcate su nave Caprera che provvederà a clocarle sul ponte fino alla loro consegna all' impresa individuata dal coordinatore degli interventi di recupero per il loro smaltimento (probabilmente Rimateria). La Guardia Costiera garantirà la necessaria cornice di sicurezza della navigazione in area di operazioni con l' impiego di proprie unità navali. Le delicate operazioni subacquee si svilupperanno attraverso due fasi d' intervento. La prima, caratterizzata da profondità di lavoro inferiori ai 60 metri, prevederà immersioni in libera dei palombari del Gos attraverso il supporto di nave Tedeschi che, per l' occasione, imbarcherà una camera di decompressione per garantire lo svolgimento delle attività in piena sicurezza. La seconda fase sarà svolta nei fondali superiori ai 60 metri di profondità grazie all' ausilio di nave Anteo che, attraverso le proprie apparecchiature subacquee per immersione profonda ed alla tecnica dell' immersione in saturazione, permetterà agli operatori di Comsubin di concludere il lavoro recuperando le rimanenti ecoballe rinvenute in alto fondale. I tempi di recupero per ogni ecoballa, se non ci saranno imprevisti dovrebbero essere contenuti in un' ora circa, ma è solo una prima stima. Sarà il mare a dettare le sue condizioni. Luca Filippi.



Raddoppio Fincantieri sbloccati i 40 milioni Finalmente ora si parte

Il ministro De Micheli firma il decreto poi il parere positivo dalla Stato-Regioni Palla all'Autorità portuale per la gara: per il polo cantieristico è una data chiave

Per gli amanti delle cifre: cinque agosto 2020, ore 21. Sono i numeri che segnano una data spartiacque per il porto di Ancona e delle Marche. Ieri sera infatti dopo cena è arrivato il parere positivo della conferenza Stato-Regioni al decreto firmato dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli: è il decreto di riparto per il rilancio della portualità italiana con cui lo Stato affida 40 milioni di euro all' autorità di sistema portuale di Ancona per il raddoppio del polo Fincantieri, primo stabilimento produttivo del capoluogo per numeri e strategicità. L' ultimo giro di chiave La firma e il parere positivo costituiscono l' ultimo giro di chiave che sblocca un progetto arenatosi dopo la richiesta di parere dell' Autorità Portuale al ministero (poi finito all' avvocatura di Stato) sulla possibilità del concessionario (Fincantieri) di poter essere anche stazione appaltante. Parere fondamentale per evitare di affrontare pericolosi ricorsi amministrativi e affrontare così senza pensieri il bando più atteso: i lavori porteranno dentro Fincantieri i bacini di carenaggio da uno a due allungando le banchine dove nascono le navi giganti delle crociere che portano in giro per il mondo il nome di Ancona, dei suoi tecnici e delle sue qualificate maestranze. Le lungaggini romane Un via libera atteso per lunghissimi mesi tra mugugni e timori dopo che a ottobre 2018 al convegno organizzato dal Corriere Adriatico alla Loggia dei Mercanti il ministro Delrio in persona aveva garantito: «Andate avanti, i soldi ci sono». Ma poi nel corso dei mesi un po' di entusiasmo si era perso per strada. «Abbiamo piani ambiziosi per il nostro cantiere di Ancona, ma oggi più di così non possiamo fare, con questo picco produttivo lo stabilimento ha raggiunto davvero il suo limite massimo di costruibilità», aveva fatto presente a gennaio scorso l' ingegner Luigi Matarazzo, il direttore generale della divisione Navi Mercantili di Fincantieri intervenuto alla cerimonia a bordo della nave da crociera ultra-lusso insieme a Jason Montague, presidente della società armatrice Regent Seven Seas Cruises, brand del gruppo Norwegian Cruise Line Holdings. Fu l' ultimo battesimo prima dell' uragano Covid. Poi alla ripresa, ancora nebbia. Il progetto ambizioso Era, anzi è, oggi più che mai un progetto ambizioso per un settore in grande espansione. Un progetto che contempla l' estensione verso terra di circa 60 metri, che Fincantieri ha già pronto insieme alla propria quota di investimento da 40 milioni di euro, al pari dello Stato. La richiesta del 2018 La richiesta di altri 7mila metri quadrati di aree terrestri e specchi d' acqua, da destinare allo sviluppo del cantiere navale di Ancona, era stata avanzata da Fincantieri nel gennaio 2018, insieme alla domanda per il rinnovo per altri 40 anni della concessione demaniale, in scadenza nel 2022, dei circa 270mila mq ora utilizzati dal colosso della cantieristica. A due anni di distanza, Fincantieri aspettava con ansia via libera, anche se nel settembre 2019 era arrivata all' Autorità portuale di Ancona la lettera con cui il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti comunicava la disponibilità a finanziare con 40 milioni l' ampliamento dello stabilimento Fincantieri. L' ultimo nodo sostanziale da sciogliere, in mano all' Avvocatura dello Stato, riguardava la possibilità che a gestire i lavori come stazione appaltante fosse direttamente Fincantieri secondo lo schema previsto dall' Autorità portuale, per poter conciliare meglio l' ampliamento del bacino con le costruzioni delle navi e il rispetto delle scadenze, visto che il portafoglio ordini dello stabilimento di Ancona è già saturo fino a tutto il 2023 e ci stanno maturando anche altre commesse per gli anni a venire.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il parere è arrivato. L'operazione consentirebbe di costruire ad **Ancona** navi fino a 100mila tonnellate di stazza e 300 metri di lunghezza e che, secondo le stime di Fincantieri, potrebbe valere fino a mille posti di lavoro in più. Ora via con il bando e poi, speriamo sei mesi, i lavori. Una boccata di ossigeno per **Ancona**. Ci voleva proprio. Andrea Taffi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nuova vita per il Mercato ittico Con il restyling si apre ai turisti

Completata la progettazione esecutiva dell'intervento da 2,6 milioni. Sarà frequentato tutto il giorno

IL RECUPERO ANCONA Non più soltanto un luogo per nottambuli interessati alla compravendita del pescato, dove dalle tre all'alba si partecipa all'asta elettronica delle cassette appena sbarcate dai pescherecci. Il mercato ittico del Mandracchio, dopo il restyling che inizierà l'anno prossimo, sarà frequentato anche da cittadini e turisti alla luce del giorno, magari pranzando al ristorante o, in futuro, ammirando il panorama dalle terrazze affacciate sulla vicina Mole Vanvitelliana e sul colle del Guasco che si staglia dietro il porto. Questa nuova vocazione, abbinata a quella originaria del commercio di prodotti ittici, prende forma nelle tavole della progettazione affidata all'**Autorità portuale** dell'Adriatico centrale al raggruppamento temporaneo di professionisti formato da Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato di Ancona. Il progetto definitivo ed esecutivo, consegnato dallo staff di professionisti anconetani proprio ieri al committente, dovrà andare all'esame della Conferenza dei servizi che sarà convocata a settembre dall'**Autorità portuale**, di cui fanno parte anche Comune di Ancona, Sovrintendenza, Asur e altri enti. Superato questo primo

vaglio, lo studio Acale, se richiesto, adeguerà il progetto alle eventuali osservazioni della Conferenza di servizi. Poi si andrà alla gara d'appalto e si conta di affidare l'incarico e avviare a lavori di restyling entro la metà del 2021. La funzione ricreativa Per l'esecuzione delle opere sono previsti 24 mesi, tenendo conto della necessità di non chiudere il mercato durante i lavori. Nel progetto, secondo le indicazioni date dall'**Autorità portuale**, è prevista la destinazione di spazi a una funzione ricreativa e turistica. Confermato che ci sarà spazio per un ristorante, mentre il balcone con vista mare prenderà forma in una seconda fase. Il maestro Minnucci L'intervento di riqualificazione e ammodernamento si svolgerà ovviamente conservando lo stile originale conferito al mercato ittico dal suo progettista, l'architetto Gaetano Minnucci, tra i maestri del Razionalismo del Novecento, protagonista della ricostruzione di Ancona e progettista anche della Galleria dorica e la Chiesa del Crocifisso agli Archi. Il restyling, che prevede anche interventi per l'efficientamento energetico e il potenziamento della sicurezza dell'edificio, «ha lo scopo - spiegava l'**Autorità portuale** nel conferire l'incarico di progettazione - di ristrutturare e qualificare l'edificio ammodernando lo spazio per l'attività di vendita dei prodotti ittici e prevedendo la creazione di aree con funzione ricreativa e turistica così da poter utilizzare il mercato ittico durante l'arco di tutta la giornata». Il restyling prevede un investimento di circa 2,6 milioni di euro, già disponibili, compresi gli 850 mila euro arrivati grazie a un bando della Regione Marche per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca, che utilizza le risorse del Feamp-Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca. La gestione Quando i lavori saranno appaltati, l'impresa esecutrice dovrà procedere per stralci per non ostacolare troppo le attività del mercato, che dovrà continuare a svolgersi regolarmente trattandosi di un servizio pubblico. «Noi siamo ospiti, perché l'immobile è dell'**Autorità portuale** e il servizio è affidato in concessione dal Comune - spiega il direttore del Mercato Ittico Nicola Pandolfi -. Ma si riuscirà sicuramente a trovare un punto di equilibrio tra le esigenze del cantiere e quelle del mercato, che resta chiuso solo per l'interruzione del fermo biologico della pesca». Proprio in



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

questi giorni per altro il Comune di Ancona si prepara ad affidare il servizio di gestione del mercato ittico all'ingrosso per il prossimo quinquennio. La Direzione patrimonio di Palazzo del popolo ha approvato il progetto per l'affidamento in concessione che farà da base per la procedura di gara che sarà indetta dalla Direzione gare e appalti. L'aggiudicatario verserà al Comune un canone annuale al rialzo sull'importo annuo di 5.000 euro più Iva. Di sicuro parteciperà alla gara, per dare continuità al suo impegno, anche l'Associazione Produttori Pesca, una cooperativa anconetana formata da circa 40 imprese locali di pesca. Ha già in concessione la gestione del Mercato ittico dal 2010 e ha lavorato molto nella valorizzazione del pescato locale, anche attraverso dei marchi riconoscibili e apprezzati dal consumatore finale. Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Task force per Ferragosto, in campo 250 uomini

ANCONA Pronta una task force per il Ferragosto sicuro. Ieri il prefetto Antonio D' Acunto ha riunito il Comitato provinciale dell' ordine e della sicurezza con i vertici delle forze di polizia, dei carabinieri, della Guardia di finanza, dei vigili del fuoco, di Provincia, Comune, **Autorità di sistema portuale**. Il Comitato ha preso atto del modesto incremento della presenza di turisti rispetto agli anni passati, e della necessità, illustrata dal prefetto, di modulare i dispositivi di sicurezza con le norme relative all' emergenza sanitaria prorogata fino al 15 ottobre. Per la settimana di Ferragosto si prevede una intensificazione dei servizi di prevenzione e contrasto alla criminalità con l' impiego di circa 250 uomini, estendendo i controlli alle località del litorale. Sono previsti servizi straordinari con l' impiego di unità cinofile e reparti specializzati della Polizia di Stato contro furti e rapine. Nei fine settimana proseguiranno i controlli congiunti di forze dell' ordine e polizia locale per il rispetto delle norme sul distanziamento sociale. La Polizia ferroviaria ha in programma servizi nelle principali stazioni di Ancona e Falconara anche ai fini antiterrorismo. Guardia alta al porto, dove viene segnalata una diminuzione del movimento passeggeri e veicoli di circa il 60% rispetto alle stazioni precedenti. E c' è una sensibile riduzione dei transiti verso Croazia e Grecia che hanno introdotto limitazioni all' ingresso per il Covid. All' aeroporto di Falconara si registra una modesta ripresa del traffico passeggeri. Negli locali e nel territorio comunale e provinciale vengono garantiti controlli anti Covid.



Virus, sulla Favolosa altri 4 positivi

Sono tutti filippini, come il primo infettato scoperto domenica. Per adesso sono isolati nelle cabine. Le autorità devono però decidere se lasciarli a bordo per due settimane o trasferirli in strutture Covid

L'EMERGENZA Sale a 5 il numero dei marittimi positivi al Covid 19 sulla nave da crociera Costa Favolosa in sosta inoperosa al porto di Civitavecchia dall'inizio del lockdown. Nella serata di ieri sono arrivati gli ultimi esiti dei tamponi effettuati a tutti i 233 membri dell'equipaggio a inizio settimana, dopo la scoperta di un positivo filippino a bordo. E sono risultati positivi ai test altri 4 marittimi, anche loro tutti filippini. Probabilmente sono i colleghi che hanno avuto contatti più diretti con il primo contagiato. Il marittimo aveva scoperto domenica di essere positivo al Coronavirus, anche se asintomatico (tutt'ora si trova in isolamento nella sua cabina senza alcun sintomo), dopo aver fatto il tampone prima di lasciare la nave per fare rientro nel suo paese d'origine. Da domenica la nave è in isolamento e l'Usmaf ha provveduto, appena scoperta la presenza di un positivo, a ritirare la libera pratica sanitaria e ha avviato, di concerto con la Asl Roma4 l'indagine epidemiologica per risalire ai movimenti e ai contatti avuti dal filippino nelle ultime settimane. Proprio il marittimo ha subito indicato alcuni colleghi con i quali era stato più a stretto contatto (dovrebbero essere i 4 risultati positivi) e gli spostamenti più recenti. Dall'indagine sarebbe emerso che l'uomo aveva anche frequentato un locale del centro di Civitavecchia, ritrovo in genere di molti membri degli equipaggi di provenienza asiatica. E' quindi probabile che gli accertamenti della Asl Roma 4 ora si estenderanno anche ai posti frequentati, in primis il locale in centro città, dal marittimo per individuare altri possibili contagiati. Resta da capire cosa decideranno le autorità sanitarie per i 5 positivi della Costa Favolosa. Se tenerli per le prossime due settimane in isolamento nelle rispettive cabine, in attesa di eseguire un nuovo tampone, o se, come fatto per i due filippini trovati positivi al Coronavirus appena imbarcati sulla Costa Deliziosa, disporre il trasferimento in una struttura Covid del Lazio. In questo caso la Favolosa potrebbe tornare ad avere la libera pratica e cesserebbe l'isolamento per gli altri membri dell'equipaggio che sarebbero così liberi di lasciare la nave sia per far rientro in patria (le compagnie effettuano spesso il cambio degli equipaggi soprattutto in vista di una possibile ripartenza entro fine mese) che per uscite in città. Intanto ieri sul territorio non si è registrato nessun nuovo caso e la situazione resta di un solo positivo a Civitavecchia, uno ad Allumiere, uno a Cerveteri e tre a Ladispoli. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Misura ad hoc

Piano regionale per l'aria si parla anche delle navi

«Di recente si è parlato spesso dei fumi delle navi ormeggiate nel **porto** di **Civitavecchia**, problema che da anni affligge la città. Ieri - riferisce Devid Porrello, 5 Stelle - la giunta regionale ha adottato il Piano di risanamento dell'aria, intervento normativo atteso da anni dal comprensorio di **Civitavecchia** e richiesto a gran voce da associazioni e comitati. Lì è finalmente inserito un articolo volto a mitigare le emissioni relative alle attività portuali, sulla base della delibera approvata dal Comune di **Civitavecchia** quando era guidato dal M5S. L'inserimento di tali misure è un primo passo, ma sarà necessario pretendere interventi più incisivi e tempestivi nella discussione del Piano in Consiglio regionale. In questi anni ho sempre affermato la necessità dell'inserimento nel piano regionale di misure per ridurre emissioni delle navi in **porto**. Sono quindi soddisfatto che si sia aperta una prospettiva per continuare a lavorare per **Civitavecchia** e il territorio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il molo-mostro di Anzio, si va verso il rinvio a giudizio

L'inchiesta è del 2014. Tra gli indagati il consigliere regionale Simeone. Molti sono stati prescritti

V. Cost.

I bandoni arancioni sono marciti, il cemento sbriciolato dalle onde. Le macerie del molo di Anzio hanno una vista mozzafiato sulla Villa di Nerone, quello che resta del cantiere incompiuto lo racconta l'inchiesta della procura di Roma. È rimasta nel comune laziale una ferita visibile dell'indagine della pm Luigia Spinelli sul giro di mazzette sui porti, arrivata alla conclusione delle indagini preliminari dopo sei lunghi anni. Una storia che nel 2014 vedeva una quarantina di indagati (molti i reati prescritti), oggi ne conta solo nove che rischiano il processo per corruzione e turbativa d'aste. Un «sistema» nato per oliare appalti nelle cittadine balneari che vede come epicentro Carlo Amato, imprenditore casertano, titolare della Icem srl, società costruttrice del molo di Anzio incriminato e già oggetto di un'interdittiva antimafia nel 2013 dalla Prefettura di Latina. Stando all'indagine della procura, fu Raffaella Pepe, dirigente della Regione Lazio e a capo della commissione di gara di quel bando, ad «accettare denaro da Amato per fornirgli indicazioni sul ribasso d'asta da inserire nell'offerta», facilitandone quindi la vittoria. Non solo: dovendo compensare il minor incasso, la funzionaria fece ottenere alla ditta anche una più fruttuosa variante d'opera. Ombre sui lavori a Anzio che già sei anni fa furono sollevate, con forza, dal Comitato di cittadini a salvaguardia della Villa di Nerone. Tra gli indagati spicca anche Giuseppe Simeone, consigliere regionale di Forza Italia: nelle vesti di allora consigliere comunale di Formia, accettò la promessa di 10mila euro da Amato, per favorire le sue società nelle gare pubbliche della sua città. «Totalmente estraneo ai fatti», la difesa del politico, oggi alla guida della commissione Sanità laziale. Un giro di favori che arrivava, per l'inchiesta, fino ai vertici dell'**Autorità Portuale** di Civitavecchia, allora guidata da Pasqualino Monti: la gara per cui «ricevette una somma di denaro», sempre da Amato, era per lavori di sicurezza sulla costa di Civitavecchia. E poi altri bandi «agevolati», quelli dell'assessorato regionale all'Ambiente o il ripascimento della spiaggia di Fiumicino, gestiti in cambio di soldi da Marco Acciari e Novello Dante (funzionari regionali) o da Ferruccio Bonaccioli, a capo ufficio gare dell'**autorità portuale**. Indagati anche l'imprenditore Luciano D'Orazio e Marilena Terreri, dirigente di Formia. Sul giro di affari di Amato i carabinieri di Latina avevano iniziato a indagare nel 2007.



La «Zona franca» stabilisce i confini

Di Sciascio: «Avanti tutta per attrarre gli investimenti» «POLIFUNZIONALE» Dal porto all' Asi una superficie ai servizi di tutte le realtà coinvolte

Il 20 dicembre sembra lontano, ma non lo è se bisogna preparare il terreno alla nascita della Zona doganale interclusa, da realizzare nell' ambito della Zes, la Zona economica speciale interregionale adriatica. Ecco perché il Comune di Bari e gli altri enti coinvolti nel progetto spingono l' acceleratore. Ieri si è tenuta la prima riunione utile a raccogliere le istanze di tutti i convenuti per arrivare a definire, entro il termine fissato al 20 dicembre, il perimetro della «zona franca», il futuro polo d' attrazione per l' economia barese e non solo. Rappresentanti di Comune, Regione, Direzione delle dogane, **Autorità** di **sistema portuale** del Mare adriatico meridionale, Interporto regionale e Consorzio Asi, seduti attorno allo stesso tavolo, hanno gettato le basi per individuare i confini dell' area destinata a ospitare imprese commerciali, della logistica, dell' import -export, ma anche produzione industriale in loco. L' insediamento delle attività produttive è favorito dal regime doganale vantaggioso e dai benefici fiscali che caratterizzano Zone doganali intercluse e Zes. «È stato un incontro molto importante e positivo. Tutti i partecipanti hanno mostrato spirito di servizio e hanno convenuto sulla necessità di rispettare i tempi», commenta il vice sindaco Eugenio Di Sciascio. Naviga in acque familiari, percorse anche per ragioni scientifiche, l' ex rettore del Politecnico di Bari, che come assessore ha, tra le altre, le deleghe a innovazione tecnologica, sistemi informativi e telecomunicazioni, Area di sviluppo industriale e, per l' appunto, Zone economiche speciali. Sul perimetro della «zona franca» non si sbilancia. «Sono state solo avanzate delle ipotesi di massima - sottolinea Di Sciascio - entreremo nel merito della definizione vera e propria dell' area nelle prossime riunioni, a partire da inizio settembre». Le caratteristiche che dovrà avere, però, sono già delineate e fanno immaginare gli spazi. «L' area dovrà essere funzionale all' Asi, all' Interporto e al porto, una zona di "confine" funzionale alle varie realtà». Il Comune di Bari punta a PASSI AVANTI Il vice sindaco Eugenio Di Sciascio e due vedute dell' area **portuale** [L. Turi] creare un ambiente «aziende friendly», come lo definisce il vice sindaco. «Ho sempre detto - ribadisce Di Sciascio - che non sono solo gli incentivi di per sé a fare la differenza per creare investimenti e sviluppo». Ovvero? «I luoghi che possono contare su incentivi speciali come le Zone franche doganali intercluse - spiega che peraltro si sommano a quelli classici, come ad esempio il credito d' imposta, sono importanti ma da soli non bastano. Gli investitori vogliono un **sistema** complessivo affidabile e semplificazione. Vogliono un luogo che semplifichi la vita, un punto di riferimento capace di offrire tutti i servizi di cui un' impresa ha bisogno. È quello che, attraverso la collaborazione fra tutte le istituzioni coinvolte, vogliamo creare. Anche ridurre i tempi è fondamentale se si vuole sfruttare l' effetto degli incentivi». Di Sciascio, al di là degli spazi fisici da definire, im magina già quelli tecnologici al servizio della Zona franca doganale. «Gli spostamenti delle merci non sono soltanto fisici. La creazione di corridoi virtuali regolati da dispositivi elettronici permetterebbe il monitoraggio e il controllo delle merci nel tragitto che compiono da un capo all' altro della zona franca interclusa. Aumenterebbe l' efficienza del **sistema**, fatta salva la tutela dei prodotti». Il Comune, assieme agli altri partner, punta forte sulle nuove opportunità. Il professor Di Sciascio



La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

conferma: «La nostra azione su Zes e Zona doganale interclusa non si limita agli obblighi regolatori che la legge ci assegna. Cerchiamo di fare in modo che nella nostra città nascano aree ad alto valore aggiunto. Lo sforzo è di cogliere tutte le opportunità che derivano dall' attrarre investimenti. Gli investimenti creano occupazione e l' occupazione crea benessere e serenità sociale».

Pontile, dal Comune arriverà il sì al progetto

L'assenso è stato annunciato nel corso di un incontro con gli operatori portuali Titi (Ops): «Il sindaco ci ha assicurato di non avere un atteggiamento ostile»

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ

Francesco RIBEZZO PICCININ Il Comune, tramite il suo rappresentante, darà il proprio assenso durante il comitato di gestione al progetto del pontile a briccole. Ad assicurarlo, ieri pomeriggio durante un lungo ed affollato incontro tra amministrazione comunale ed operatori portuali, è stato il sindaco Riccardo Rossi. Il quale ha ribadito anche, come riferisce il presidente di Ops, Operatori portuali salentini, Teo Titi, che l'amministrazione non ha alcuna preclusione rispetto alle opere progettate dall' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale ma ritiene e lo aveva già detto diversi mesi fa che l'ente abbia scelto di seguire procedure autorizzative sbagliate. L'incontro, spiega Titi, «è servito ad apprendere la posizione del Comune e del sindaco rispetto a tutte le problematiche. Il primo cittadino ha detto che da parte sua non c'è alcuna ostilità rispetto a nessuno dei progetti. Semplicemente, secondo lui, l'**Autorità di sistema** ha voluto seguire procedure rispetto alle quali era già ipotizzabile la possibilità che tutto si fermasse, perché non erano quelle corrette. Cosa che poi, puntualmente, è accaduta senza che, ha detto, il Comune avesse alcuna colpa». Durante il comitato di gestione previsto per oggi, ha riferito poi Titi, «il sindaco ha dichiarato che il rappresentante del Comune darà parere favorevole rispetto al progetto delle briccole, dimostrando che il suo non è un atteggiamento ostile alle opere». Dal canto loro, sottolinea il presidente di Ops, «abbiamo chiesto che ci sia un dialogo tra i due enti, che se ci sono problemi se lo dicano tra di loro. Inoltre abbiamo chiesto un incontro congiunto tra di loro alla presenza delle altre istituzioni coinvolte nell'iter delle autorizzazioni come Soprintendenza e Ministero. In modo da trovare una convergenza sulle procedure da seguire». La speranza, dunque, è che tra Comune e Authority si riapra il dialogo. «Altrimenti è il grido di allarme di Titi noi non sappiamo più dove andare a sbattere la testa. Perché qui ognuno dice la sua e ritiene di avere ragione. Del resto, il sindaco ha ricordato che lo scorso inverno si parlava di autorizzazione delle opere seguendo l'articolo 2 o l'articolo 3 e che ora si plaude al fatto che il consiglio comunale di Bari, dopo un anno e mezzo, abbia detto di sì al progetto del dente di attracco che sostituirà il pontile galleggiante. Mentre se si guarda la delibera, di fatto, hanno seguito l'articolo 3 e non il 2, esattamente come sosteneva allora il Comune per le opere di Brindisi. Tant'è che lo stesso sindaco si è detto meravigliato che ora Patroni Griffi plauda a quella scelta quando, di fatto, era quello che sosteneva il Comune ed il contrario di quello che diceva l'**Autorità di sistema**». Ragioni che, tuttavia, agli operatori servono a poco, è in estrema sintesi il pensiero di Titi. «A noi serve la volontà di entrambe le parti», conclude l'operatore **portuale**. Soddisfatta dell'esito del vertice Tiziana Brigante, vice sindaco e assessore alle Infrastrutture. «Si è parlato riferisce di fare squadra. Gli operatori ci hanno chiesto, nonostante il Comune non abbia grandi competenze rispetto al porto, un confronto serrato e continuo. Per ottenere, quando serve, un appoggio politico a livello regionale e nazionale. Una cosa rispetto alla quale il sindaco ha dato il proprio assenso. Credo sia un ottimo inizio e mi auguro che questo rapporto potrà durare nel tempo e portare effetti positivi».



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Nel frattempo, il Movimento 5 Stelle si schiera apertamente a favore dell' Authority. Nelle scorse ore, la candidata alla presidenza della Regione Antonella Laricchia ed il consigliere regionale brindisino Gianluca Bozzetti hanno incontrato il presidente Patroni Griffi. «Lo sviluppo del porto di Brindisi sostiene Bozzetti appare sempre più lontano dal realizzarsi anche a causa dell' ostruzionismo politico/burocratico dell' attuale amministrazione comunale che continua a non volersi assumere le proprie responsabilità, non si comprende se per paura o per mero pregiudizio ideologico». Occorre, per il consigliere regionale pentastellato, «ricucire lo strappo istituzionale tra i due enti per il benessere della città e della provincia. L' incompiuta opera del pontile a briccole e della struttura provvisoria per la security delle crociere, prefabbricato osteggiato nella sua realizzazione dall' opposizione burocratica da parte del Comune, sono gli ultimi due casi, in ordine di tempo, di occasioni perse per il rilancio del porto di Brindisi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

MENOTTI LIPPOLIS

Porto, si attivi tavolo a livello territoriale

È stato da tutti evidenziato che la fase di transizione energetica, da tempo in atto, per quanto concerne il **porto**, comporta con urgenza la ricerca di traffici alternativi alla movimentazione del carbone, intorno ai quali si sono dovute da tempo strutturare la portualità e soprattutto le imprese portuali, che impiegano un rilevante numero di unità dirette. Nel portare all' attenzione di tutti gli stakeholder - dal momento che il **porto** è un patrimonio comune della collettività territoriale, all' interno del quale devono continuare a coesistere i diversi interessi - la situazione di grave disagio e di indeterminazione di prospettive delle imprese operanti nel **porto**, Confindustria **Brindisi** evidenzia la necessità che si attivi con la massima sollecitudine un tavolo a livello territoriale, capace di fare sintesi tra le diverse istanze e proposte ed in esito al quale finalmente scaturiscano soprattutto soluzioni condivise, da portare anche all' attenzione del Governo nazionale. Il mondo delle imprese non può rassegnarsi al declino socio-economico del territorio, se dovessero prevalere le logiche sterili delle contrapposizioni, che di fatto paralizzano qualsiasi prospettiva di sviluppo.



Brindisi Report

Brindisi

Porto, Confindustria: "Si attivi urgentemente un 'tavolo' a livello territoriale"

BRINDISI - Riceviamo e pubblichiamo un intervento del Commissario di Confindustria Brindisi, Gabriele Menotti Lippolis, su una riunione che si è tenuta nei giorni scorsi della Sezione Trasporto, Porto e Logistica. Il tema delle strategie di sviluppo del porto di Brindisi e della sua retroportualità, di come potenziarne l'infrastrutturazione, con quali risorse finanziarie e per quali obiettivi è da tempo al centro di un dibattito senza dubbio vivace ed appassionato, forse anche in misura eccessiva fonte di polemiche. Ad ogni modo, tutto ciò appartiene purtroppo alla categoria dello sviluppo 'parlato' piuttosto che realizzato, sprecando intanto uno dei fattori fondamentali (soprattutto nelle attuali dinamiche dell'economia) dello sviluppo: il "tempo". Su questi argomenti si è tenuta pochi giorni fa una riunione della Sezione Trasporto, Porto e Logistica di Confindustria Brindisi con l'ampia partecipazione delle principali aziende che operano nel porto di Brindisi. Durante la riunione sono emersi spunti di valutazione particolarmente critici in merito alla 'storica' infrastruttura logistica del territorio, il porto di Brindisi, che in questa particolare fase (transizione energetica) ha l'urgente necessità che

si condividano le procedure autorizzative e che si dia corso alla realizzazione delle numerose opere infrastrutturali previste ed in larga misura già finanziate dal Piano Operativo triennale approvato dall'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale. È stato da tutti evidenziato che la fase di transizione energetica, da tempo in atto, per quanto concerne il porto comporta con urgenza la ricerca di traffici alternativi alla movimentazione del carbone, intorno ai quali si sono dovute da tempo strutturare la portualità e soprattutto le imprese portuali, che impiegano un rilevante numero di unità dirette. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante . . . Forse potrebbe interessarti . . . Nel portare all'attenzione di tutti gli stakeholder - dal momento che il porto è un patrimonio comune della collettività territoriale, all'interno del quale devono continuare a coesistere i diversi interessi - la situazione di grave disagio e di indeterminazione di prospettive delle imprese operanti nel porto, Confindustria Brindisi evidenzia la necessità che si attivi con la massima sollecitudine un 'tavolo' a livello territoriale, capace di fare sintesi tra le diverse istanze e proposte ed in esito al quale finalmente scaturiscano soprattutto soluzioni condivise, da portare anche all'attenzione del Governo nazionale. Il mondo delle imprese non può rassegnarsi al declino socio-economico del territorio, se dovessero prevalere le logiche sterili delle contrapposizioni, che di fatto paralizzano qualsiasi prospettiva di sviluppo.



Il Nautilus

Brindisi

Il Porto di Brindisi può

Brindisi. Ancora una volta la portualità di Sistema relativa al porto di Brindisi subisce una frenata! Non sappiamo cosa, chi e come un assessorato ai trasporti della Regione Puglia intende affrontare questa stasi operativa, più voluta che dovuta, e sicuramente non si ha bisogno di ulteriori tavoli di fantomatica concertazione, importanti solo per propaganda elettorale. Un Piano Operativo Triennale d'infrastrutture, sappiamo che è lo strumento necessario per rendere più sicura la funzione operativa/portuale di un porto. Quello di Brindisi è articolato su tre bacini (interno turistico e da diporto, medio commerciale per navi ro-ro e ro-pax i c.d. traghetti di una volta ed esterno energetico di grandi masse e servizi logistici per meccanica e tecnologia avanzata); bacini che hanno garantito negli anni la caratteristica peculiare della sua polifunzionalità, servendo molte Compagnie di Navigazione, nel Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e nel Mediterraneo. Se un POT non è realizzato di chi sono le responsabilità? Ora amministrare sappiamo che significa che gli Enti preposti devono assumere decisioni complesse che comportano la valutazione di vari interessi pubblici relativi al bene di una città di mare e del suo porto. Quando un procedimento amministrativo funzionale alla realizzazione di un'infrastruttura portuale (con obiettivi chiari e necessari a garantire i servizi portuali) si blocca (tutte le valutazioni possono essere specifiche giuste e non) sicuramente qualcosa non va e non si garantisce il bene per quel porto e per quella città. Gli ambiti portuali possono (o devono) essere valutati in termini di risultato economico prodotto. Quando un POT non è rispettato le conseguenze economiche saranno disastrose per il porto stesso, ne viene emarginata la sua presenza operativa nel bacino economico/marittimo di sua pertinenza. Perderà sicuramente competitività; sarà considerato non adeguato nel Sistema portuale di appartenenza e seguirà il suo declino. A chi giova? La situazione attuale esige il superamento di tali difficoltà; non dare agio ad una generale insoddisfazione. Il cluster marittimo/portuale dovrà impegnarsi maggiormente a superare le difficoltà d'intercettazione del traffico di navi e di flussi merceologici; evitare le sovrapposizioni di competenze e convincendo altri apparati della pubblica amministrazione della trasparenza e bontà delle opere da realizzare, superando la complessità delle procedure: una città di mare e portuale non ha bisogno di tali difficoltà e diatribe, specie dopo una emergenza sanitaria che è divenuta economica ed occupazionale. Il porto di Brindisi, unico nella sua peculiarità nell'Adriatico Meridionale, non può essere abbandonato alle complessità amministrative; anzi è un porto che ha sempre dimostrato la sua vocazione europea di gate way da e per l'Oriente. Vuoi per dimensioni di volumi dei bacini portuali, per la sua retroportualità capace di alimentare Zes e corridoi logistici intermodali. Può aspirare a essere nuovo come hub di ricezione, di prima lavorazione e smistamento prodotti grazie alla presenza di eccellenze industriali sul proprio territorio, servite anche da strutture di connessione (5G) e smart working. In questa fase, legata all'attuale crisi economica europea, con l'allentamento dei vincoli, patto di stabilità, regime di aiuti di Stato, normativa Ue su appalti e concessioni, Next Generation UE e Recovery Fund, il porto di Brindisi dovrà cogliere l'opportunità per reperire nuove risorse e sensibilizzare gli Enti (Regione, Provincia e Comune) ad essere resilienti per favorire uno sviluppo del territorio legato all'asset portuale salentino, oggi e non domani!. Abele Carruezzo



Confindustria Brindisi: un tavolo, a livello territoriale, per il porto

Brindisi-Il tema delle strategie di sviluppo del porto di Brindisi e della sua retroportualità, di come potenziarne l'infrastrutturazione,

Brindisi-Il tema delle strategie di sviluppo del porto di Brindisi e della sua retroportualità, di come potenziarne l'infrastrutturazione, con quali risorse finanziarie e per quali obiettivi , è da tempo al centro di un dibattito senza dubbio vivace ed appassionato, forse anche in misura eccessiva fonte di polemiche. Ad ogni modo, tutto ciò appartiene purtroppo alla categoria dello sviluppo parlato' piuttosto che realizzato, sprecando intanto uno dei fattori fondamentali (soprattutto nelle attuali dinamiche dell'economia)dello sviluppo: il tempo. Su questi argomenti si è tenuta pochi giorni fa una riunione della Sezione Trasporto,Porto e Logistica di Confindustria Brindisi con l'ampia partecipazione delle principali aziende che operano nel porto di Brindisi. Durante la riunione sono emersi spunti di valutazione particolarmente critici in merito alla storica' infrastruttura logistica del territorio, il porto di Brindisi, che in questa particolare fase (transizione energetica) ha l'urgente necessità che si condividano le procedure autorizzative e che si dia corso alla realizzazione delle numerose opere infrastrutturali previste ed in larga misura già finanziate dal Piano Operativo triennale approvato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. È stato da tutti evidenziato che la fase di transizione energetica, da tempo in atto, per quanto concerne il porto comporta con urgenza la ricerca di traffici alternativi alla movimentazione del carbone, intorno ai quali si sono dovute da tempo strutturare la portualità e soprattutto le imprese portuali, che impiegano un rilevante numero di unità dirette. Nel portare all'attenzione di tutti gli stakeholder dal momento che il porto è un patrimonio comune della collettività territoriale, all'interno del quale devono continuare a coesistere i diversi interessi la situazione di grave disagio e di indeterminazione di prospettive delle imprese operanti nel porto, Confindustria Brindisi evidenzia la necessità che si attivi con la massima sollecitudine un tavolo' a livello territoriale, capace di fare sintesi tra le diverse istanze e proposte ed in esito al quale finalmente scaturiscano soprattutto soluzioni condivise, da portare anche all'attenzione del Governo nazionale. Il mondo delle imprese non può rassegnarsi al declino socio-economico del territorio, se dovessero prevalere le logiche sterili delle contrapposizioni, che di fatto paralizzano qualsiasi prospettiva di sviluppo.



L' AUTORITÀ PORTUALE E IL COMUNE

Affaccio sul mar Grande Taranto può ripartire tra storia e innovazione

La società Mas: il waterfront servirà al centro storico

Waterfront porto -città: un' opera eco sostenibile e innovativa che rispetta la città storica. È questo almeno l' obiettivo della società di progettazione Mas che sta collaborando alla proposta candidata ad un finanziamento ministeriale. Nei giorni scorsi, proprio sulla Gazzetta, invece, avevano espresso forti perplessità sia Nello De Gregorio, presidente dell' as sociatione Nobilissima Taranto che Pier franco Bruni, intellettuale e candidato presidente della Fiamma tricolore alle prossime elezioni regionali. In particolare, il progetto Waterfront Porto - Città nasce grazie ad un accordo firmato dal Comune di Taranto e dall' Au thorità di sistema portuale del Mar Ionio Porto di Taranto che prevede la condivisione dei percorsi progettuali e operativi che ridefiniranno il waterfront e le aree di cerniera tra porto e città. Si è deciso così di partecipare, sottolinea lo stesso Mas, a un bando del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (Mit) per il finanziamento di progetti strategici tra i quali figura il "Recupero waterfront". Il progetto candidato dal Comune e dall' Au thority è articolato sui seguenti ambiti: realizzazione del nuovo varco Est; interventi di difesa costiera e percorsi pedonali nella darsena adiacente alla Calata 1 del Porto di Taranto; interventi di difesa costiera e percorsi pedonali nelle aree demaniali antistanti le mura della Città Vecchia; waterfront del Lungomare Giardini - Pontile Rota. La parte più complessa del progetto è forse quella relativa al legame tra porto e città, che punta al dialogo tra nuova infrastruttura e città storica. E proprio questa parte della proposta è stata curata dalla società di architettura e ingegneria Mas (Modern Apulian Style) di Taranto che, da anni, fa ricerca sul territorio. Infatti la società dal 2017 investe in cultura e organizza un festival di architettura e arte (Mas Week) che vede al suo interno un workshop incentrato sulla rigenerazione urbana di Taranto a cui partecipano architetti, anche di fama internazionale, studenti di architettura e ingegneria provenienti da ogni parte d' Italia e soprattutto operatori culturali locali che vivono e conoscono la città. Giuseppe Fanelli, amministratore unico di MAS, dal canto, non ha dubbi e afferma: «Taranto è tra le più belle città del mondo, unica nella sua conformazione geografica che la vede incastonata tra due specchi d' acqua. Siamo stati davvero onorati di lavorare sul corpo della nostra città, lo abbiamo fatto con delicatezza, sfiorandola con rispetto». E ancora: «Mas, insieme ai tecnici dell' AdSP del Mar Ionio e del Comune, si è confrontata ampiamente con la Soprintendenza di Brindisi, Lecce e Taranto e ha voluto coinvolgere nella progettazione altri professionisti: architetti che ormai da anni studiano il rapporto tra il mare e le città, in particolare dell' area del Mediterraneo, ingegneri esperti in materia ambientale e tecnologie innovative eco compatibili, esperti di beni monumentali, archeologi, geologi e altri professionisti». Il progetto Waterfront Porto -Città non è solo un' opera infrastrutturale di difesa costiera ma anche uno strumento per la rivitalizzazione del centro storico e la valorizzazione del patrimonio architettonico, archeologico, culturale, ambientale e naturalistico della città. In particolare, nella zona di Porta Napoli, dove oggi sorge un terminal bus, nascerà un nuovo parco che degradando verso il mare formerà un anfiteatro che consentirà di ammirare la città da un nuovo punto di vista. La passeggiata proseguirà sul Ponte di Pietra e poi sul Molo Sant' Eligio fino ad arrivare ad una nuova passerella sul mare sotto le mura aragonesi della Città Vecchia, realizzata su pali, con tecnologie reversibili e distaccate dal bene monumentale. E questa passeggiata sul mare, che a volte si allontana per fare ammirare il bene





La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

piazzali, creando nuovi spazi per il tempo libero, la cultura e i servizi per la città. Inoltre, in vista dei Giochi del Mediterraneo del 2026 e della prossima Biennale del Mediterraneo, il progetto potrà essere funzionale a questi grandi eventi diventando alle volte approdo per le imbarcazioni per le gare, altre luogo di esposizioni artistiche a cielo aperto. «Immagino Taranto - racconta Francesco Lasigna, direttore tecnico di Mas e team leader di progetto - una città creativa lungo i margini d' acqua. L' auspicio è che la Taranto contemporanea, attraverso la qualità progettuale, non tenda più all' espansione territoriale incontrollata, ma alla rigenerazione delle aree marginali, specialmente quelle ricche di risorse e potenzialità come i waterfront che sono proprio quegli spazi che trasferiscono alla città la possibilità di un continuo cambiamento e miglioramento dell' intero tessuto urbano». La trasformazione di Taranto intrapresa negli ultimi anni dal sindaco Rinaldo Melucci e la sua squadra, in sinergia con altre istituzioni, «dopo - evidenzia lo studio Mas - uno stallo durato vari decenni in cui tutta l' attenzione è stata incentrata sull' Acciaieria, sembra aver innescato una rinascita che rende questa città mediterranea millenaria sempre più consapevole dell' unicità della sua bellezza».

L'ANNUNCIO IERI TAVOLO TECNICO NELL' AMBITO DEL CIS TARANTO

Laboratori del Cnr al porto arriva un milione dal Miur

«Oltre ai 6,6 milioni già individuati nell' ambito del Cis di Taranto, per la creazione dei laboratori scientifici e merceologici affidati al Cnr, il Ministro dell' Università e della Ricerca, Gaetano Manfredi, ha destinato al Cnr, sempre per Taranto, un finanziamento aggiuntivo di un milione di euro. Il Cnr, inoltre, sta investendo fondi propri per l' istituzione di una Biobanca a livello nazionale, e una diramazione di questa grande infrastruttura medica sarà proprio a Taranto dove verrà approfondita la tematica delle malattie di matrice ambientale». Ad annunciarlo è il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, con delega alla Programmazione Economica e agli investimenti, sen. Mario Turco, che ieri con gli organismi tecnici del Cis Taranto (il Ruc, Invitalia e Investitalia), il Cnr e l' Autorità portuale ha fatto il punto sui laboratori che saranno collocati in una palazzina all' interno del Porto. «Tutto ciò è stato possibile anche perché, in maniera rapida e fattiva, il Cnr ha istituito formalmente, con propria delibera, un Centro Interdipartimentale per Taranto, nominando subito un coordinatore e un presidente - spiega il sottosegretario - La realtà jonica sarà inoltre dotata sia di un vertice amministrativo che di uno tecnologico. Infine, il Cnr ha riferito che sta completando tutte le convenzioni istituzionali. Un grazie al presidente del Cnr Massimo Inguscio, per essersi attivato con celerità».



Turco: «Finanziamento per la diramazione della Biobanca nazionale»

«Oltre ai 6,6 milioni già individuati lo scorso 22 maggio nell' ambito del Tavolo Istituzionale Permanente di Taranto, per la creazione dei laboratori scientifici e merceologici affidati al Cnr, il Ministro dell' Università e della Ricerca, Gaetano Manfredi, ha destinato al Cnr, sempre per Taranto, un finanziamento aggiuntivo di un milione di euro riveniente da fondi Foe appena inviato alle Camere». Ad annunciarlo è stato il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Mario Turco, che ieri con gli organismi tecnici del Cis Taranto (il Ruc, Invitalia e Investitalia), il Cnr e l' **Autorità portuale** ha fatto il punto sui laboratori che saranno fisicamente collocati in una palazzina all' interno del Porto. Il Cnr, inoltre, sta investendo fondi propri per l' istituzione di una Biobanca a livello nazionale, e una diramazione di questa grande infrastruttura medica sarà proprio a Taranto dove verrà approfondita la tematica delle malattie di matrice ambientale. «Tutto ciò - spiega Turco - è stato possibile anche perché, in maniera rapida e fattiva, il Cnr ha istituito formalmente, con propria delibera, un Centro Interdipartimentale per Taranto, nominando subito un coordinatore e un presidente. La realtà jonica sarà inoltre dotata sia di un vertice amministrativo che di uno tecnologico. Infine sempre questa mattina (ieri per chi legge, ndr), il Cnr ha riferito che sta completando tutte le convenzioni istituzionali. Un grazie al presidente del Cnr, Massimo Inguscio, per essersi attivato con celerità con l' obiettivo di rendere subito operativi i nuovi laboratori», ha concluso il senatore tarantino.



Procedura di verifica sospesa il 12 marzo

Medcenter Container Terminal Spa, in merito all'articolo pubblicato in data 31 luglio scorso dal titolo «Il porto di Gioia Tauro è ripartito dove si riferisce a Contship come terminalista inadempiente, precisa che l'istanza di verifica sui presupposti necessari alla eventuale revoca della concessione fu avviata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli con comunicazione ufficiale del 27 Febbraio 2019 indirizzata alla Medcenter Container Terminal Spa, società a quei tempi partecipata in modo paritetico da Contship Italia e TIL Sarl . Tale procedura fu sospesa su esplicita richiesta della Medcenter Container Terminal in data 12 Marzo 2020.



Il porto di Gioia "festeggia": +39% di container nel 2020

Domenico LatinoGIOIA TAURO «Grande è la mia soddisfazione per i costanti successi del porto di Gioia Tauro la cui ripartenza è ormai una realtà consolidata. Dopo il grande lavoro svolto, non potevo auspicare risultati migliori». Lo afferma il senatore polistenesi Giuseppe Auddino, del M5s, nel commentare l' incremento del traffico di container del 39% nei primi sei mesi del 2020, con 1,5 milioni di Teus in più rispetto allo stesso periodo del 2019. «Poco più di un anno fa - prosegue il senatore - lo scalo si presentava come un' infrastruttura fortemente sottoutilizzata nonostante l' enorme potenziale, con sette anni di cassa integrazione e il licenziamento di 377 dipendenti. Grazie al premuroso interesse dimostrato, fin da subito, dall' ex ministro Toninelli per il rilancio della realtà portuale e del territorio, insieme al proficuo lavoro del commissario **Authority**, Agostinelli, abbiamo sbloccato la situazione di stallo. Se si pensa che i volumi nel primo trimestre del 2018 erano calati del 14%, dopo una riduzione del 12% registrata nel 2017, i risultati sono oltre le aspettative. Il nostro intervento ha fatto sì che, ad aprile 2019, la società Msc diventasse unica titolare della concessione del terminal sottoscrivendo l' impegno a rilanciare il porto con un serio piano di investimenti e l' obiettivo di andare oltre i 3milioni di Teus. Immediati i risultati positivi sull' occupazione: i 377 lavoratori licenziati sono stati quasi tutti riassunti. Inoltre, le condizioni di sviluppo e il graduale riassorbimento di tutte le maestranze suggeriscono l' opportunità di estendere l' ingresso nella Port Agency anche alle altre figure professionali che da anni operano nel porto, nel pieno rispetto della parità di trattamento. Il vigoroso piano di investimenti - continua il parlamentare - ha interessato il rinnovo del parco macchine: sono stati acquistati nuovi carrelli e sono giunte dalla Cina tre gru di ultima generazione, tra le più alte al mondo. Inoltre, la manutenzione del canale operata dall' **Authority** è stata determinante per permettere l' attracco delle mega navi. Oggi, Gioia Tauro è in vetta alle classifiche internazionali dei traffici marittimi al pari di Rotterdam, Anversa, Shanghai, King Abdullah, Tangeri. E, ancora, grazie alle iniziative intraprese con l' ex ministro Toninelli e al lavoro svolto dall' attuale viceministro Cancelleri, finalmente lo scalo sarà collegato alla rete nazionale e ciò consentirà alle merci che arrivano di poter transitare fino al cuore dell' Europa, su ferrovia. Infine, con un emendamento a mia firma abbiamo inserito nella finanziaria 2020 la spesa di 6 milioni di euro per l' ammodernamento e lo sviluppo dell' area industriale del retroporto. Continuo a parlare di risultati ottenuti, nell' arco di due anni - conclude Auddino - dopo tante parole spese dalla politica, abbiamo portato fatti che sono sotto gli occhi di tutti». «Sbloccato lo stalloin cui versava lo scaloormai da tanti anni»



Il Piano triennale dell' Autorità portuale diventa realtà

Domani sarà il giorno clou per il Piano operativo triennale dell' **Autorità** di **sistema portuale** dello Stretto che «sarà oggetto di discussione, per la sua approvazione, nel Comitato di gestione». È in pratica l' atto fondamentale per comprendere cosa vuole fare Messina rispetto al suo mare, al Mediterraneo, alle rotte internazionali delle navi da crociera, alla gestione dell' immenso e bellissimo quartiere fieristico, che attualmente è un contenitore tristemente vuoto, e alle sue tante, troppe, potenzialità inesprese. Venerdì al presidente Mario Mega e al Comitato di gestione, farà visita il sottosegretario alle Infrastrutture e trasporti Roberto Traversi, che sarà poi in conferenza stampa per rispondere alle domande dei giornalisti. «Il Piano - afferma una nota dell' AdSP - , che ha ottenuto l' approvazione unanime dell' Organismo di partenariato della risorsa mare nella prima, molto partecipata seduta del 5 agosto, contiene le principali indicazioni delle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche che l' AdSP dello Stretto intende perseguire nel prossimo triennio ed è frutto di un intenso confronto attivato nei mesi scorsi con gli stakeholders del territorio». Eppure secondo i bene informati qualche malumore per la mancanza di un reale coinvolgimento del territorio c' è, per esempio esternato dalla dichiarazione sibillina del presidente della Camera di commercio, Ivo Blandina: «Speriamo - dice -, che finalmente si apra una fase di confronto vero e coordinamento con gli altri enti pubblici territoriali e tutti i portatori di interessi». n.a. Blandina: «Speriamo che finalmente si apra una fase di confronto vero»



«Un pontile per gli aliscafi nell' area dell' ex Lido Cenide»

Grande attenzione alla "ridefinizione" del porto

Giusy CaminitiVILLA SAN GIOVANNI Sempre più vicino il Consiglio comunale della minoranza, come è stato ribattezzato il consesso che dovrebbe riunirsi sabato mattina alle 9 (seconda convocazione martedì 11 sempre alle 9) con tutti i punti all' odg richiesti dai cinque consiglieri di Pd, Impegno in Comune e 5Stelle: si vuole che l' area dell' ex Lido Cenide venga riqualificata e diventi pontile e area attrezzata per gli aliscafi nell' ottica della continuità territoriale dello Stretto. Non solo, dunque, revoca delle autorizzazioni per il piazzale Telepass (quello interessato dalla vicenda giudiziaria Cenide, a processo il prossimo 1 ottobre) e completamento delle opere del decreto di emergenza ambientale, ma anche proposte di delibera su: censimento dei mastelli della raccolta differenziata (prima firmataria la pentastellata Milena Gioè); servizi di mobilità e interscambio; riconversione, riqualificazione e valorizzazione dell' area nord della città; servizi primari alla città; polo culturale-congressistico; nuovo asse a verde (queste ultime hanno come primo firmatario il Partito Democratico). Mentre tutti i riflettori sono puntati sul redigendo Piano regolatore **portuale** da parte dell' Authority dello Stretto, la minoranza villese propone che «nell' ambito dei servizi di interscambio e mobilità legati alla continuità territoriale, la nuova **Autorità portuale** predisponga e inserisca nella nuova programmazione di Prg **portuale** di Villa San Giovanni, la copertura finanziaria per la redazione di un progetto definitivo e la successiva realizzazione in ambito **portuale**, secondo lo schema di fattibilità di massima allegato alla presente deliberazione che ricomprenda: un nuovo attracco per mezzi veloci (da realizzare nell' area ex Lido Cenide) comprensiva di un pontile per attracco di almeno due mezzi; una struttura su più piani che svolga funzioni di terminal di interscambio a servizio viaggiatori collegata alle infrastrutture ferroviarie sia a livello banchina che al livello binari Stazione Fs di Villa San Giovanni (sesto binario da dedicare al servizio metropolitano con bigliettazione unica Messina-Vila-Reggio servizi mare, treno, bus); una passerella pedonale (in sovrappasso all' attuale viabilità di servizio al traghettamento) servita da un ascensore panoramico facente parte del nuovo terminal che porti i passeggeri in ambito stazione Fs». La maggioranza arriverà in aula con nessun punto ma con un gesto politico importante, la surroga del consigliere Fabio Facciolo (FdI), cui subentra Nino Donato: «Il mio personale impegno - scrive Donato, anticipando irruvidamente il discorso da neoconsigliere - spero sia condiviso attraverso un confronto permanente con la mia maggioranza, l' opposizione, con i cittadini, con il mondo associazionistico e con tutti i cittadini. Inizia la mia avventura da consigliere comunale non come avrei sperato, ma senza dubbio con la stessa voglia e motivazioni che mi hanno portato a candidarmi. Metterò a disposizione della città tutto l' impegno possibile. Credo fermamente nella buona politica, nelle istituzioni e nelle persone che si mettono al servizio dell' altro, solo così possiamo vivere in una società migliore, in una città migliore. Inoltre, sento forte la responsabilità, di contribuire al buon funzionamento del consiglio comunale e di tutta la complessa macchina istituzionale. Non sarà facile iniziare un cammino già avviato, ma sarò al servizio della mia città, della mia gente e questo intento guiderà ogni mio passo. Con lo stesso spirito di servizio che ha caratterizzato la mia crescita e la mia formazione».



Parisi: «No al prolungamento del pontile»

Augusta. «Il pontile del deposito carburanti Maxcom è collocato nella parte nord del porto megarese e ricade all' interno del Sin Priolo. E' posizionato su fondali che secondo le indagini effettuate da Ispra/ Cinr sono fortemente contaminati (zona rossa). Pertanto qualunque operazione, fosse anche la sola infissione di palancole, che determini un pur minimo sommovimento del sedimento marino, deve essere preliminarmente esaminata e approvata dalla apposita direzione del ministero Ambiente». Lo afferma Legambiente Augusta nelle osservazioni presentate al procedimento di valutazione di impatto ambientale (Via) del progetto di rifacimento e allungamento del pontile del deposito di 25 metri del pontile del deposito Maxcom. «Inoltre - sottolinea Enzo Parisi rappresentante della locale sezione di Legambiente - il Piano regolatore portuale è antiquato mentre è attualmente in corso di elaborazione il nuovo Prp e, in ogni caso, manca il parere dell' **Autorità portuale** di **Sistema** e quest' ultima, riteniamo, non possa esimersi dal tenere ben presente ciò che prevede il Piano di risanamento». L' associazione evidenzia che nella proposta progettuale manca la motivazione della necessità di incrementare la portata delle navi che accostano al pontile. «Se ciò fosse propedeutico a un contestuale o successivo aumento dello stoccaggio a terra con ulteriori serbatoi, per le intuibili refluenze sul piano ambientale e della sicurezza, appare evidente che sarebbe necessario sottoporre a Via anche l' ampliamento del parco serbatoi. Mancano inoltre l' indispensabile valutazione d' incidenza (VincA) sulle vicine aree umide (Zsc) e tutte le ulteriori valutazioni sulla interferenza dell' allungamento del pontile con la prevista realizzazione dei vicini pontili della Marina militare, sui suoi eventuali effetti sul ricambio delle acque del porto attraverso il ponte del Rivellino, sul rischio collisioni, sulle emissioni delle navi ormeggiate e le ricadute sulla popolazione del quartiere più vicino». Legambiente puntualizza, tra l' altro, che il deposito Marxcom, ubicato nel quartiere Borgata in piano centro abitato, con capacità complessiva di stoccaggio idrocarburi superiore a 40 mila metri cubi, ha una semplice autorizzazione unica ambientale rilasciata dall' ex Provincia mentre la legge prevedrebbe il possesso dell' Aia, (autorizzazione integrata ambientale di competenza statale). L' associazione ricorda che secondo il Piano di risanamento, approvato con decreto del presidente della Repubblica del 17 gennaio 1995, il deposito costiero Maxcom deve essere delocalizzato in altra area **portuale** che viene individuata in quella di Punta Cugno. «Non entriamo in merito alle ragioni per cui tale delocalizzazione non è stata finora attuata- dice Parisi - ma rimane fermo il fatto che non può essere accettata nessuna ipotesi di modifica delle sue strutture». Agnese Siliato.



Crociere MSC e Costa scaldano i motori Il governo approva il protocollo per la sicurezza sanitaria

06 Aug, 2020 Il protocollo sanitario per le compagnie armatoriali crocieristiche è stato approvato dal comitato tecnico-scientifico. Il documento è frutto di un lavoro capillare da parte di tutte le parti coinvolte: dalle compagnie, alle associazioni armatoriali, dal ministero delle Infrastrutture e alla Capinateria di porto - che mira a garantire la massima sicurezza sanitaria di passeggeri, equipaggi e dei territori interessati, ha pertanto raccolto avuto l'atteso lasciapassare che può da qui a poche settimane far riaccendere i motori delle navi da crociera. Rimane ancora l'incontro della Conferenza Stato Regioni, dopo di che il nuovo Decreto che metterà nero su bianco la data della ripartenza delle navi da crociera. Il 3 agosto scorso le due principali compagnie crocieristiche che hanno in Italia il proprio mercato di riferimento: Costa Crociere compagnia di bandiera italiana, e MSC con sede a Ginevra hanno presentato ciascuna il proprio protocollo per la sicurezza sanitaria ed entrambe si sono dette pronte alla ripartenza nell'attesa che il governo desse il via libera.

